

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



Dennis Costa Da Cruz
Aspirante a Oficial de Polícia

Trabalho de Projecto do Mestrado em Ciências Policiais

XXII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

Prevenção do Furto por Carteirista em Transportes Públicos

Um Estudo de Caso

Orientador:

Professor Doutor Eduardo Viegas Ferreira

Lisboa, 26 de Abril de 2010





Estabelecimento de Ensino	<i>Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna</i>
Curso	<i>XXII Curso de Formação de Oficiais de Policia</i>
Orientador	<i>Professor Doutor Eduardo Viegas Ferreira</i>
Tema	<i>Prevenção do Furto por Carteirista em Transportes Públicos – Um Estudo de Caso</i>
Autor	<i>Dennis Costa da Cruz - Aspirante a Oficial de Policia -</i>
Local de Edição	<i>Lisboa</i>
Data de Edição	<i>Abril de 2010</i>

Aos meus queridos Pais

Ao meu fantástico irmão

E a ti, Vera.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho que agora findo, só foi possível graças ao contributo de um vasto conjunto de pessoas, que não queria deixar de destacar, pela orientação, apoio e compreensão demonstrados. Desta forma, quero manifestar a minha consideração:

- À Polícia de Segurança Pública e ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, pela formação que me proporcionaram e por me terem tornado a pessoa que sou hoje.
- Ao Professor Doutor Eduardo Viegas Ferreira, meu orientador, o meu profundo agradecimento pelas orientações e sugestões, que me ajudaram a ultrapassar as dúvidas e demais dificuldades, estando sempre pronto para auxiliar-me e a apoiar-me durante a realização deste trabalho.
- A todos os Polícias que me ajudaram, em especial, aos elementos da Divisão de Segurança a Transportes Públicos, bem como aos do Gabinete de Operações do COMETLIS.
- A todos os entrevistados que se disponibilizaram, abdicando do seu tempo, para contribuir para a realização deste trabalho.
- À Professora Doutora Paula Espírito Santo, pela disponibilidade demonstrada e pelo apoio metodológico prestado.
- Ao XXII Curso de Formação de Oficiais de Polícia, pela amizade e convívio evidenciados ao longo de todo o nosso percurso.

- Aos meus camaradas e amigos Marco Pereira, Daniel Marques, Bruno Machado e Carlos Martins, o meu profundo agradecimento, por cinco anos de uma amizade que se manterá imutável para sempre.
- Aos meus amigos de infância, que nunca deixaram de estar presentes, e por isso agradeço-lhes do fundo do meu coração.
- Aos meus Pais e Irmão, simplesmente por tudo o que me têm proporcionado ao longo da vida. Agradeço-vos por todo o vosso amor, carinho e amizade.
- E a ti, Vera, que mais do que uma namorada e amiga, tens sido a companheira fiel e presente em todos os momentos.

A todos o meu profundo e sincero agradecimento!

“O valor das coisas não está no tempo em que

elas duram,

mas na intensidade com que acontecem.

Por isso existem momentos inesquecíveis,

coisas inexplicáveis e pessoas incomparáveis”

Fernando Pessoa

RESUMO

A prevenção criminal é a actividade mais importante da actividade de uma polícia integral como a PSP, uma vez que prevenindo o crime se evitam danos pessoais e materiais, muitas das vezes de difícil redução.

Atendendo ao fenómeno do Furtos por Carteirista, entendido como uma criminalidade de massa com forte peso na criminalidade denunciada, neste trabalho, procura-se conhecer qual o tipo de prevenção adequado, para fazer reduzir este tipo de fenómeno, partindo-se para tal da prevenção situacional, que consiste numa estratégia interventiva, que estabelece uma relação directa e imediata entre as características situacionais e o comportamento criminal. A prevenção situacional parte do pressuposto que o crime resulta tanto da emergência de uma ocasião, como da motivação do autor. Neste sentido, a partir de duas das suas principais perspectivas, designadamente: actividade de rotina e da escolha racional, foi enquadrado o fenómeno em estudo, analisando a implementação de um sistema de videovigilância, enquanto forma de vigilância da prevenção situacional e a partir dessa análise, perceber quais os efeitos da sua implementação e delinear estratégias preventivas para uma mais eficaz prevenção, no contexto do TP em geral, e em particular dos referidos, no contexto do estudo de caso.

Palavras-chave: crime, transporte, prevenção, furto, carteirista

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	vii
RESUMO.....	xi
INTRODUÇÃO	1
I - ENQUADRAMENTO TEMÁTICO	5
1. A CRIMINALIDADE E OS TRANSPORTES PÚBLICOS	5
1.1. Contextualização – O crime e o meio	5
1.1.1. O conceito de crime	6
1.2. Contextualização Histórica – Os Transportes Públicos e as cidades.....	7
1.2.1. O surgimento e evolução dos transportes	8
1.2.2. Os Transportes Públicos como palco de insegurança e actividade criminosa	11
2. A PREVENÇÃO SITUACIONAL.....	17
2.1. O paradigma da prevenção	17
2.2. O conceito.....	19
2.3. Os modelos da Teoria Situacional	21
2.3.1. Modelo ou teoria da escolha racional	21
2.3.2. Modelo ou teoria das oportunidades	22
2.3.3. Modelo ou teoria das actividades ou práticas de rotina	23
2.3.4. Modelo do padrão da distribuição dos crimes e dos “pontos quentes ou hot spots”	24
2.4. As Técnicas da Prevenção Situacional	25
2.5. Do deslocamento do crime como limitação da Prevenção Situacional	27
3. DO CRIME NOS TRANSPORTES PÚBLICOS – O FURTO POR CARTEIRISTA	30
3.1. O crime nos Transportes Públicos - Contextualização	30
3.2. O Furtos por Carteirista	32
3.2.1. Enquadramento jurídico-legal do Furtos por Carteirista em Transportes Públicos	33

3.2.2.	O Furto por Carteirista como resultado de uma Escolha Racional	36
3.3.	Da implementação da videovigilância nos Transportes Públicos	37
3.3.1.	O conceito	39
3.3.2.	A videovigilância enquanto ferramenta de prevenção criminal	40
3.3.3.	Vantagens associadas	41
3.3.4.	Principais limitações	44
4.	ESTUDO DE CASO – OS ELÉCTRICOS 15 E 28 DA CARRIS	46
4.1.	Metodologia	46
4.2.	Questões de pesquisa	47
4.3.	O campo de observação	48
4.3.1.	Descrição dos veículos	49
4.3.2.	Percursos	50
4.3.3.	Utentes	52
4.3.4.	Paragens	53
4.3.5.	Sistemas de prevenção existentes	54
4.4.	Métodos de recolha de informação	58
4.5.	Técnicas de análise de informação	60
4.6.	Apresentação e discussão de resultados	60
	CONCLUSÃO	66
<i>Anexo 1</i>	<i>Criminalidade denunciada ao COMETLIS – Furto por Carteirista</i>	<i>83</i>
<i>Anexo 2</i>	<i>Número de passageiros transportados pela carris (2005 a 2009)</i>	<i>85</i>
<i>Anexo 3</i>	<i>Paragens da carreira do eléctrico 15 da carris</i>	<i>86</i>
<i>Anexo 4</i>	<i>Paragens da carreira do eléctrico 28 da CARRIS</i>	<i>87</i>
<i>Anexo 5</i>	<i>Paragens com maior fluxo de passageiros na carreira dos eléctricos 15 da carris</i>	<i>88</i>
<i>Anexo 6</i>	<i>Paragens com maior fluxo de passageiros na carreira dos eléctricos 28 da carris</i>	<i>89</i>

<i>Anexo 7 Planta da disposição do sistema de videovigilância nos eléctricos remodelados da carris</i>	<i>90</i>
<i>Anexo 8 Planta da disposição do sistema de videovigilância nos eléctricos articulados da carris.....</i>	<i>91</i>
<i>Anexo 9 Entrevista ao Director da Autoridade de Segurança do Metro de Lisboa, o Exmo. Sr. Engenheiro Silva Neves</i>	<i>92</i>
<i>Anexo 10 Entrevista ao Exmo. Sr. Coronel Joaquim Farias, do Gabinete de Autoridade e Segurança da CARRIS</i>	<i>112</i>
<i>Anexo 11 Entrevista ao Exmo. Sr. Mestre João Paulo Beles da Cruz</i>	<i>131</i>
<i>Anexo 12 Entrevista à Exma. Sra. Subcomissário Teresa Pinto, Comandante da Esquadra de Turismo – Restauradores</i>	<i>142</i>
<i>Anexo 13 Entrevista ao Exmo. Sr. Subintendente Dário Prates, Comandante da Divisão de Investigação Criminal de Lisboa.....</i>	<i>147</i>
<i>Anexo 14 Entrevista ao Exmo. Sr. Subcomissário Nélson Ribeiro, Docente no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.....</i>	<i>154</i>
<i>Anexo 15 Entrevista ao Exmo. Sr. Chefe Hernâni Agostinho, Comandante da Esquadra de Investigação Criminal da Divisão de Segurança a Transportes Públicos</i>	<i>167</i>
<i>Anexo 16 Entrevista ao Exmo. Sr. Comissário Luís Ribeiro, Comandante da Divisão de Segurança a Transportes Públicos.....</i>	<i>177</i>
<i>Anexo 17 Entrevista ao Exmo. Sr. Intendente José Ferreira de Oliveira, Director da Escola Prática de Polícia</i>	<i>186</i>
<i>Anexo 18 Entrevista ao Exmo. Sr. Intendente Pedro Clemente</i>	<i>190</i>
<i>Anexo 19 Entrevista ao Exmo, Sr. Intendente Paulo Valente Gomes, Director do Instituto de Ciências Policiais e Segurança Interna</i>	<i>199</i>
<i>Anexo 20 Entrevista ao Coordenador do Observatório do Turismo de Lisboa, Exmo, Sr. André Barata Moura</i>	<i>204</i>
<i>Anexo 21 Entrevista ao Exmo. Sr. Procurador Adjunto do DIAP de Lisboa, Exmo, Sr. Carlos Figueira.....</i>	<i>208</i>

<i>Anexo 22</i>	<i>Entrevista ao Exmo, Sr. Procurador Adjunto da 13ª Secção do DIAP de Lisboa, Exmo. Dr. Carlos Figueiredo</i>	<i>215</i>
<i>Anexo 23</i>	<i>Entrevista à Exma. Sra. Procuradora Adjunto da 13ª Secção do DIAP de Lisboa, Exma. Dra. Dulce Cadavez.....</i>	<i>219</i>
<i>Anexo 24</i>	<i>Entrevista ao Exmo. Sr. Comissário Pedro Grilo, Comandante do Núcleo de Operações do Cometlis</i>	<i>223</i>
<i>Anexo 25</i>	<i>Relação Furtos por Carteirista COMETLIS/Transportes Públicos em 2009</i>	<i>231</i>
<i>Anexo 26</i>	<i>Furtos por Carteirista na CARRIS participados ao COMETLIS em 2009</i>	<i>232</i>
<i>Anexo 27</i>	<i>Relação 2008/2009 Furtos por Carteirista registados pela DSTP - Linha Verde - ML</i>	<i>233</i>
<i>Anexo 28</i>	<i>Mensagens no ML.....</i>	<i>234</i>
<i>Anexo 29</i>	<i>Evolução da relação do Furto por Carterista no Cometlis 2002 a 2009</i>	<i>235</i>

Índice de Figuras

<i>Figura 1. Conceito de prevenção situacional assente em cinco ideias principais</i>	20
<i>Figura 2. Elementos fulcrais para o cometimento do crime</i>	23
<i>Figura 3. Crimes mais participados em 2009</i>	31
<i>Figura 4. Eléctrico articulado da CARRIS</i>	49
<i>Figura 5. Eléctrico Remodelado/Histórico da CARRIS</i>	50
<i>Figura 6. Percurso do Eléctrico 15 da CARRIS</i>	51
<i>Figura 7. Percurso do Eléctrico 28 da CARRIS</i>	51

Índice de Tabelas

<i>Tabela 1. Tipologia das actividades preventivas</i>	<i>18</i>
<i>Tabela 2. Formas de prevenção criminal segundo Ronald Clarke</i>	<i>26</i>

LISTA DE SIGLAS

AML – Área Metropolitana de Lisboa

BPC – Brigada de Prevenção Criminal

COMETLIS – Comando Metropolitano de Lisboa

CP – Código Penal

CPP – Código Processo Penal

CRP – Constituição da República Portuguesa

DIAP – Departamento de Investigação e Acção Penal

DIC – Divisão de Investigação Criminal

DSTP – Divisão de Segurança a Transportes Públicos

E15 – Eléctrico 15 da CARRIS

E28 – Eléctrico 28 da CARRIS

GB – Gigabyte

GQS – Gabinete de Qualidade e Segurança (CARRIS)

JPIC - Juízos de Pequena Instância Criminal

ML – Metropolitano de Lisboa

MP – Ministério Público

OPC – Órgãos de Polícia Criminal

RASI – Relatório Anual de Segurança Interna

TP – Transportes públicos

UIC - Union Internationale dês Chermins de Fer

UITP - Union Internationale dês Transports Publics

INTRODUÇÃO

A Polícia de Segurança Pública, é um serviço público da Administração Directa do Estado (artigo 1.º da Lei 53/2007, de 31 de Agosto), competindo-lhe enquanto força de segurança (artigo 272.º da Constituição da República Portuguesa (vulgo CRP)) , defender a legalidade democrática, garantir a Segurança Interna e os direitos dos cidadãos. O conceito de Segurança Interna, não se cinge apenas ao previsto no artigo 1.º, n.º 1, da Lei de Segurança Interna (Lei 53/2008, de 29 de Agosto), consistindo em garantir a ordem, a segurança e tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens (...). Deve ter como fim real, o respeito pela dignidade da pessoa humana, protegendo-a das agressões aos seus direitos à liberdade, integridade e propriedade, por parte de outrem e promovendo o seu bem-estar material (a protecção de bens). Ao fazê-lo, o Estado promove a defesa dos direitos sociais, económicos, pessoais e culturais, através das forças de segurança, cuja função é prevenir a criminalidade (Artigo 272.º, n.º 3 da Constituição da República Portuguesa).

A sociedade democrática, aberta e global em que vivemos, é por natureza e definição, uma sociedade de risco. As situações de perigo adquirem novas dimensões, em que um quadro de ameaças emergentes, impõe uma estratégia de resposta igualmente inovadora¹. O crime, inerente à própria condição social da humanidade, tem sofrido, ao longo da história, múltiplas transformações, apresentando actualmente as características de um verdadeiro e preocupante fenómeno social.

O aumento demográfico que a cidade de Lisboa sentiu nestes últimos anos, aliado à necessidade da mobilidade, de um número tão elevado de pessoas, tornou necessário o desenvolvimento de redes complexas de transportes, que possibilitassem a mobilidade de uma forma rápida e económica. Neste sentido e sendo as redes de transportes públicos, uma responsabilidade essencial do Estado e sendo o garante da segurança das áreas ferroviárias, uma competência de polícia administrativa especial,

¹ Intervenção do Ministro da Administração Interna na Sessão “*Portugal Seguro / Estratégia de Segurança para 2008*”, Centro Cultural de Belém, em 5 de Março de 2008

acometida à Polícia de Segurança Pública, visa-se com este trabalho, partindo de um princípio de que os transportes, não são imunes à demais criminalidade sentida na sociedade, sendo pelo contrário, por vezes, um alvo preferencial para os criminosos, focar a atenção para o fenómeno do Furto por Carteirista em Transportes Públicos, no Comando Metropolitano de Lisboa, visando com maior incidência a operadora, CARRIS de Lisboa.

Sabendo de antemão, que a criminalidade se constitui, como parte integrante da modernidade, é consensual, que o elevado número de furtos, de roubos e de casos de tráfico de drogas, que afecta todos os grandes países ocidentais, está intimamente ligado à abundância de bens, ao anonimato das cidades, à livre circulação de bens e de pessoas e à própria liberdade. Neste sentido, de ousar conhecer a criminalidade, visa-se através da criminologia, por meio da prevenção situacional, e das suas teorias, sobretudo numa perspectiva de actividade rotineira, segundo o qual, o ambiente físico e social cria ocasiões de crime, bem como, numa perspectiva racional, segundo a qual o indivíduo decide cometer um crime, para obter o que deseja, estudar-se o fenómeno propriamente dito, do Furto por Carteirista, pretendendo-se com este trabalho, atingir os seguintes objectivos:

- Analisar se há uma relação entre o meio e o crime, contextualizando o mesmo, no que aos transportes públicos diz respeito;
- Realizar uma contextualização de teorias e conceitos ligados à prevenção situacional;
- Conhecer a realidade do fenómeno do Furto por Carteirista em transportes públicos, denunciados ao Comando Metropolitano de Lisboa;
- Elaborar um estudo de caso, visando sobretudo as carreiras dos Eléctricos 15 e 28, no sentido de analisar à luz de uma perspectiva situacional, o porquê de certos ofensores (Carteiristas), escolherem determinados locais e quais os efeitos que a implementação de um sistema de videovigilância pode ter, como forma de prevenção do Furto por Carteirista, em transportes públicos, por forma a capacitar-nos a uma eficaz prevenção, visando sobretudo, procurar conhecer, as medidas para uma melhor

concepção e manipulação do ambiente físico e social, visando reduzir a oportunidade de passagem ao acto e aumentar o risco de detecção, caso esta última falhe.

Este trabalho compreende quatro capítulos, em que, em primeiro lugar, se visa demonstrar a relação de causalidade entre o crime e os transportes públicos, fazendo a devida contextualização aos diferentes conceitos a estes imbricados, com o intuito, de salientar uma relação inequívoca entre estes; num segundo capítulo, visa-se através da prevenção situacional, partindo do pressuposto que o crime, resulta tanto da emergência de uma ocasião, como da motivação do autor, procurar caracterizar os fundamentos deste tipo de prevenção; um terceiro capítulo, em que se aponta retratar o fenómeno criminal em estudo, designadamente do Furto por Carteirista, fazendo uma caracterização do mesmo, procurando à luz das teorias situacionais, designadamente da teoria das actividades de rotina e da escolha racional, relevar a existência da videovigilância, enquanto ferramenta de vigilância formal, como forma de prevenção da criminalidade; no capítulo subsequente, consistirá num estudo de caso, em que em primeiro lugar, se visa apresentar o objecto de estudo, digamos referente à apresentação e configuração do problema, por sua vez, seguida da apresentação do método adoptado no estudo de caso e uma análise e discussão dos resultados obtidos, relacionando a informação obtida, com os objectivos que presidiram à realização do trabalho; e por último, procede-se à realização de uma síntese do trabalho, focando o tema, objectivos alcançados e limitações sofridas durante a sua realização.

I - ENQUADRAMENTO TEMÁTICO

1. A CRIMINALIDADE E OS TRANSPORTES PÚBLICOS

Só pelo conhecimento se pode

evitar a criminalidade

Maurice Cusson

1.1. Contextualização – O crime e o meio

O problema criminal encontra-se significativamente presente no enredo da nossa vida quotidiana para poder ser esgrimido através de meios simples, brutais e expeditos. Segundo Cusson (2006, p. 13) “para o conter sem atentar contra os nossos valores é preciso estudá-lo e conhecê-lo, evitando desvalorizá-lo ou dramatizá-lo”. É segundo esta orientação, de encontrar respostas para fazer face a esta necessidade de análise e de conhecimento que a criminologia se fomenta.

Existem várias abordagens teóricas, que se debruçam sobre este fenómeno, que é a criminalidade, procurando a partir de um conhecimento situacional e ambiental das áreas urbanas, obter respostas para conseguir entendê-lo. As influências do meio sobre o homem, ao nível dos comportamentos, estão devidamente comprovadas através de diversos estudos, sobretudo com o desenvolvimento da Escola de Chicago. Já entre 1915 e 1940, na Escola de Chicago, foram realizados estudos sobre ecologia social das cidades, tendo vários pesquisadores investigado as forças sociais que actuavam nas zonas urbanas, gerando acções criminosas e estabelecendo uma relação entre a organização do espaço e a criminalidade (Fernandes, 1998; Machado, 2004). Um dos estudos mais interessantes, foi o realizado por Oscar Newman, em 1973, que procedeu à comparação relativamente às incidências das ocorrências criminais, em duas urbanizações, estudando comparativamente a realidade de várias zonas residenciais e mistas em cidades americanas, como os casos de Brownsville e Van Dyke. Estas duas urbanizações, eram habitadas por indivíduos de características semelhantes, residindo a diferença entre as mesmas, no que diz respeito à sua concepção. Segundo Pestana (2003, p. 5) a discrepância dos resultados obtidos a partir desta análise, tornaram clara a ideia de

que, “na ausência de outros factores de ordem sociológica ou psicológica que distingam as duas populações (...)” as diferenças “(...) são atribuíveis às próprias características dos traços dos projectos ” segundo Soczka (1989, cit. in Pestana, 2003)”.

O meio, constitui-se o espaço onde se justapõem todos os aspectos da actividade social. Constitui-se como um suporte físico, de toda e qualquer rede de relações, o meio esconde ao olhar distraído uma complexidade inerente, mas inteligível. Constituem o meio, não apenas características subjectivas da população, como atitudes, comportamentos e valores, mas também as objectivas – como a densidade populacional, a estrutura etária, as classes sociais, o nível de desemprego, entre outras.

A análise do meio, baseia-se na criação e utilização de indicadores sociais. Segundo Grafmeyer (1994, p.24), “o espaço não é uma superfície de registos perfeitamente neutros, mas uma espécie de duplicado material da vida social”.

1.1.1. O conceito de crime

Relativamente ao conceito de crime, há várias definições atribuído ao mesmo, desde a Criminologia, à Sociologia e passando pelo Direito, contudo, facilmente depreendemos que se trata de um fenómeno, que depende de um contexto social e cultural, bem como, da forma política de cada sociedade, em particular. Partindo das palavras de Clemente (2000, p. 60), podemos dizer que “o crime é um fenómeno endógeno na sociedade, porquanto, não há crime sem sociedade, nem sequer sociedade sem crime”.

Ao contrário do que se sucede com os juristas, no que concerne à classificação dos termos crime, delinquência, delito, e infracção, há por parte dos criminólogos uma maior flexibilidade no que concerne às mesmas limitações de vocabulário, fazendo um uso menos indistintamente sobre os termos (Cusson, 2006). Segundo Durkheim (1895, p. 35), “designamos por crime, todo o acto punido e fazemos do crime assim definido, o objecto de uma ciência especial, a criminologia”, por sua vez, Picca (1993, p. 13), entende por crime, “todo o acto previsto como tal pela lei, dando lugar à aplicação de uma pena por parte da autoridade superior”.

A noção de crime numa sociedade, encontra-se limitada a determinadas formas de conduta particularmente definidas por lei, que atacam ou põem em perigo valores fundamentais que são vitais, tanto para o indivíduo, como para a sociedade, tais como, a vida, da integridade física e moral, bem como propriedade (Graça, 2007). O crime encontra-se muitas das vezes conotado, como um fenómeno com efeitos socialmente negativos e/ou assoladores². Em Portugal, o tema do crime despertou especial atenção da sociedade, ao longo da segunda metade do século XIX, sendo a criminalidade vista como um mal inerente da sociedade liberal, fortemente urbanizada e industrializada. Por um lado, surgia num contexto de progresso industrial, crescimento económico, assim como igualdade perante a lei e liberdade de trabalho, por outro, fazia sobressair o sentimento de insegurança e de medo sentidos pelo grosso da população (Vaz, 1998).

O facto de a criminalidade hoje, afigurar-se-nos como um fenómeno actual e presente, podemos caracterizá-la então, como sendo um “fenómeno social da prática criminosa, expressa em aspectos qualitativos e quantitativos”, ou ser, “o conjunto dos crimes cometidos num dado meio histórico e geográfico, durante um determinado período de tempo”³, representando para a Criminologia, mais do que um simples fenómeno legal.

O verdadeiro significado do termo crime, segundo referem Quinney e Wildeman (1977, p. 2), “é uma palavra importante, que possui significados diferentes, para pessoas diferentes e que nem sequer encontrou ainda, os contornos do significado, que lhe é correctamente adscrito”.

1.2. Contextualização Histórica – Os Transportes Públicos e as cidades

É inegável que nas cidades⁴, as sociedades contemporâneas, no seu dia-a-dia necessitem de uma rede de transportes em perfeito e permanente desenvolvimento. Nas nossas sociedades industriais e pós-industriais, o transporte desempenha uma

² Esta representação – é sustentada por HOBBS, que via no crime uma espécie de cancro que ameaça a integridade da sociedade – é a que melhor se harmoniza com as concepções do homem comum sobre o crime.

³ Para mais esclarecimentos, consultar: Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa, Instituto António Houaiss de Lexicografia Portugal, Tomo II, Lisboa, Circulo de Leitores, p. II28.

⁴ A cidade deve ser entendida, não de um ponto de vista estritamente administrativo, como qualificação de um espaço que preenche quantitativamente determinados requisitos, mas sim como urbe, como território portador de factores específicos que interagem ou determinam comportamentos.

função vital. A divisão do trabalho, leva a que tudo tenha de ser transportado: as matérias-primas, para os locais de processamento; os materiais processados, para a área de fabrico; as peças fabricadas, para os locais de montagem; os bens diversos, para a residência dos consumidores; mas sobretudo as pessoas.

Independentemente das migrações por razões económicas, sociais ou pessoais, as pessoas viajam em negócios, em estudos ou em lazer. A população tem, a nível global, uma mobilidade crescente, todo o dia depende de uma rede de transportes em perfeito e permanente funcionamento.

1.2.1. O surgimento e evolução dos transportes

Como facilmente se percebe, o transporte assenta na ideia de movimentação de pessoas e bens. Os transportes têm tido nos últimos tempos tamanha relevância, que parece ser a evolução da sua indústria o facto económico dominante da nossa época. Pode afirmar-se, que nenhuma Nação, consegue hoje atingir um alto grau de progresso, sem adequadas facilidades de transporte.

Desde os primeiros tempos da sua existência, que o homem reconheceu a importância de se deslocar entre vários lugares. Durante séculos, os tradicionais meios de transporte faziam uso da tracção animal, como forma principal de deslocação, pese embora, com toda a evolução que está inerente à condição humana, o Homem necessitou de meios que lhe permitissem uma maior mobilidade. Foi com a revolução industrial, que em muito se deveu o evoluir das cidades, assim como, dos meios de transporte.

No período referente à revolução industrial, foram introduzidas profundas alterações à vida dos trabalhadores da época, provocando um intenso deslocamento da população rural para as cidades, proporcionando o desenvolvimento de consideráveis concentrações urbanas. Durante séculos, o crescimento demográfico das cidades, decorreu sobretudo dos movimentos de êxodo rural. Em Portugal, o afluxo dos campos manteve-se até ao início dos anos 60, como a principal componente de crescimento demográfico das cidades. Na segunda metade do século XIX, Lisboa era já a cidade mais populosa de Portugal, começando a par das grandes cidades europeias, a usufruir das condições básicas até então inexistentes, tais como, o saneamento básico, a iluminação pública, entre outros.

Com o aparecimento destas melhorias, pôde verificar-se um decréscimo da criminalidade, com o número de roubos e os assaltos a diminuírem. Em todo o mundo ocidental, ainda que com temporalidades distintas, as cidades evoluíram da mesma forma do ponto de vista demográfico. Verificou-se como que, uma evolução das cidades, podendo como consequência, as pessoas ir alterando lentamente alguns dos seus hábitos, passando por exemplo a circular na via pública até mais tarde, o que até então não se via. A par desta melhoria, no que concerne à vida quotidiana da população, contribuíram também, a mecanização parcial dos transportes urbanos de superfície, com a utilização de veículos eléctricos, cuja energia era fornecida por cabos de electricidade suspensos, bem como, por locomotivas a vapor. É também neste período, que surge na cidade de Lisboa, uma numerosa classe operária, uma vez que a par das outras cidades europeias, também ali se começam a instalar, muitas das fábricas portuguesas.

Na segunda metade do século XIX, dá-se na cidade de Lisboa, uma atracção das massas populacionais em êxodo rural, em grande parte justificado, pelas grandes transformações, no que concerne à agricultura. O trabalho manual, passa a ser substituído pelas máquinas, contribuindo para um decréscimo dos postos de trabalho disponíveis, sobretudo no sul do país, resultante desta mecanização da agricultura. Em busca de uma vida melhor, as populações movimentam-se do interior para a cidade de Lisboa, procurando emprego nas unidades fabris e empresas, que entretanto se desenvolviam e prosperavam por toda a cidade.

A incrementação da tracção, através da utilização de corrente eléctrica, veio possibilitar também, um desenvolvimento no que toca à mobilidade das populações, verificando-se, uma maior expansão das linhas de caminho de ferro. Em 1872, é fundada no Rio de Janeiro, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa dotando a cidade de Lisboa, de uma rede de transportes públicos⁵ colectivos (vulgo, TP) utilizando na época, o chamado sistema americano⁶ (Silva, 2008).

⁵ O Dec. Lei 37272 de 31 de Dezembro 1948, actualmente em vigor diz-nos que “os transportes públicos só podem ser explorados em regime de transporte de aluguer ou de transporte colectivo”. No mesmo diploma, vem designado como transportes públicos de aluguer, “os transportes em que os veículos são alugados no conjunto da sua lotação ou da sua carga e postos ao exclusivo serviço de uma só entidade, segundo itinerários da sua escolha”. Por sua vez, são considerados colectivos, “os transportes em que os veículos se utilizam por lugar da sua lotação ou por fracção da sua carga, segundo itinerários e horários devidamente aprovados, podendo servir a quaisquer pessoas, sem ficar

Pese embora, a Carris tenha iniciado a sua actividade com carros movidos por tracção animal, os “Americanos”, desde muito cedo, que a Companhia Carris procurou evoluir, ponderando substituí-la, por um qualquer outro sistema, mais rentável e eficaz. Nesse sentido, logo em 1877, debruçou-se sobre a utilização de locomotivas a vapor, nos transportes públicos urbanos, a quais viriam a ser temporariamente realizadas em carreiras temporárias, entre o Cais do Sodré e Algés.

Apenas já nos finais do século, foi decidida a adopção de carros eléctricos, começando a primeira linha destes veículos a funcionar, a 31 de Agosto de 1901, realizando o percurso que se estendia do Cais do Sodré e Ribamar (Algés), sendo 1905 a data, em que os “Americanos” se extinguem das ruas de Lisboa, passando toda a rede a estar electrificada, assistindo-se ao aparecimento de mais eléctricos. A partir de 1920, Lisboa assiste ao aparecimento dos primeiros autocarros, com vista a serem utilizados sobretudo em áreas, rurais e zonas das cidades, que não eram servidas por eléctricos, tendo a rede de autocarros sido inaugurada, a 9 de Abril de 1944, substituindo os eléctricos, bem como as linhas de comboio, em pouca utilização.

Já em meados do séc. XX, mais concretamente na década de sessenta, regista-se um outro grande movimento migratório das populações, do interior de Portugal para a capital do país, mais propriamente para sua área metropolitana. Todavia, apesar de todo este fluxo de pessoas em busca de melhores condições, observa-se com curiosidade, que vão fixar-se nas áreas periféricas da cidade de Lisboa e não no centro da mesma. Neste sentido, novas áreas densamente habitadas, começam a desenvolver-se de uma forma célere, e surge a necessidade de denominar a zona que corresponde à cidade de Lisboa, bem como os concelhos que a circundam, passando a designar-se a mesma, de Área Metropolitana de Lisboa⁷ (vulgo, AML).

exclusivamente ao serviço de nenhuma delas”. Na prática, e não obstante o regulamento especial para os caminhos-de-ferro vertido para o Dec. Lei 39780 de 21 de Agosto de 1954, são considerados transportes públicos de aluguer, os táxis, barcos, autocarros e comboios alugados cumprindo itinerários definidos por aquele que usufrui do serviço, sendo por sua vez, considerados transportes públicos colectivos, os comboios, barcos, autocarros e eléctricos, que cumprem horários e itinerários fixos. No decorrer deste trabalho, sempre que seja mencionado “ Transportes públicos ” o texto visa referir-se a transportes públicos colectivos, com especial incidência aos eléctricos.

⁶ Entenda-se: Carruagens movidas por tracção animal deslocando-se sobre carris.

⁷ Entenda-se por Área Metropolitana de Lisboa (AML) é a associação dos concelhos de Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra, e Vila Franca de Xira

Entretanto, com a descolonização, a AML assistiu a um grande fluxo populacional. Os retornados ao afixaram-se em massa nas zonas periféricas da cidade, lotando de uma forma desmedida os subúrbios da cidade, zonas estas que na esmagadora maioria dos casos, não estavam preparadas para esta ocupação em massa, foram obrigando a que muitos destes retornados, não beneficiassem das desejadas condições, passando a viver em situações precárias. Na cidade começa a verificar-se que a população passa a valorizar mais aspectos como o luxo e a ostentação, em detrimento da simplicidade, provocando um mal-estar social, representando a heterogeneidade da população como factor determinante na eclosão de conflitos e consequente, aumento da criminalidade, sendo por sua vez a “classe criminosa”, que encontrava na cidade, o ambiente favorável ao seu desenvolvimento (Vaz, 1998). Segundo Branco (1888, p.126) “ali se recrutam adeptos entre a ralé que mora nas alfurjas das cidades, onde não penetram os raios solares da civilização. A confraternidade estabelece-se rapidamente pela identificação de gostos, paixões, hábitos e linguagem, e a corrente contínua e cada vez mais grossa da emigração rural para os centros industriais, facilita o aumento destas verdadeiras *tribus* de selvagens”.

Nos anos subsequentes, foram também registadas, novas e profundas alterações no que respeita ao panorama dos TP de superfície, na cidade de Lisboa. Para se conhecer mais profundamente todas essas alterações, é deveras importante ter em conta esta evolução da cidade e as implicações sociais, culturais e económicas, daí resultantes.

1.2.2. Os Transportes Públicos como palco de insegurança e actividade criminosa

Actualmente, assistimos a um aumento considerável da criminalidade, um pouco por todo o mundo, não se excluindo Portugal dessa realidade, verificando-se a prevalência da mesma, sobretudo nos grandes centros urbanos, como é o caso da cidade de Lisboa.

O crescimento das cidades modernas, acompanhando o período do industrialismo, trouxe consigo, uma nova forma de organização espacial das cidades existentes. O crescimento desorganizado do espaço urbano, resultante desta enorme pressão da convergência populacional, veio alterar significativamente o aspecto das cidades, assim como o tipo de vida dos seus habitantes, originando o surgimento de

uma criminalidade específica (Reis, 1985). A “falta de enquadramento de muitos dos seus habitantes, por vezes recém-chegados e com hábitos diversos, alimentava a ideia, de que uma população indisciplinada e desordeira, tomava conta dos espaços urbanos” (Vaz, 1998, p.76).

Segundo esta autora, “qualquer que seja a abordagem a este tema, é hoje em dia aceite a relativização da atribuição do crescimento da criminalidade aos meios urbanos, procurando-se sobretudo, averiguar os aspectos qualitativos dessa criminalidade urbana: as suas tendências principais e a sua especificidade” (Reis, 1985, p. 13).

Para alguns autores, nomeadamente Santos (2004, p. 23) “a cidade é, de facto, um microcosmos que se apresenta como um tecido mosaico, onde as disparidades socioeconómicas, culturais e ambientais ressaltam com maior intensidade, do que nos meios rurais. É por isso, que particularmente nas grandes cidades, encontramos um espaço favorável para a insegurança e para a actividade criminosa”.

Pese embora, factores como a deslocação das populações dos meios rurais para as grandes cidades e de países estrangeiros para as metrópoles, especificando para o caso, o exemplo de Lisboa, e em concreto a AML, ainda continuam a verificar-se, assumindo-se como uma estratégia de uma grande quantidade de pessoas, em busca de uma melhor condição de vida, assim como prosperidade (Martins, 2006).

Com este desenvolvimento das cidades, muito imbricado com factores relacionados com a revolução industrial, e subsequente grande crescimento populacional teve também, como co-responsável e consequência, o aumento das redes de transporte e por conseguinte, facilidade de deslocação, inerente à existência e evolução da mesma, vindo por outro lado, a denotar a falta de espaço e trazer uma maior oportunidade para a prática de furtos, roubos e agressões (Esteves, 1999).

Não obstante, é esta pequena e média criminalidade, que se vem assumindo cada vez mais preocupante, quer na vida não só dos cidadãos comuns, como também das autoridades públicas e forças de segurança, constituindo por si só os transportes públicos, dada a inerência das suas características, um pólo de atracção para a realização da prática de crimes, resultando num aumento do sentimento de insegurança.

Sebastian Roché, foi um dos autores que procurou entender o fenómeno da insegurança. Para tal, este associou a insegurança a um aumento de uma nova violência urbana, pois para este, as incivildades assumem uma importância muito grande na cidade contemporânea, procurando ver de que forma os actores sociais o vivem e sentem, na realidade (Sá, 2000). Segundo Roché (1994, p. 25) “essas desordens constituem precisamente aquilo que alimenta a inquietação e reforça o argumento da insegurança. São esses actos, que cada um identifica como sinais da impotência dos polícias, do laxismo dos magistrados e da esterilidade do trabalho social”. O sentimento de segurança ou insegurança é o resultado de um processo analítico pessoal, isto é, de uma análise de dados, que cada qual realiza continuamente e inconscientemente, dados esses, que podem ser obtidos a cerca de eventos potencialmente lesivos da própria existência pacífica, sejam estes eventos uma doença, um acidente, um crime ou uma incivildade. Se, as pessoas concluírem que existe uma grande probabilidade de serem vítimas de uma dada doença, acidente, crime ou incivildade, estas irão sentir-se sob risco e nesse sentido, sentirem-se inseguras. Se por sua vez, as mesmas concluírem que a probabilidade de serem vítimas desse evento lesivo é baixa, sentir-se-ão mais seguras e tranquilas.

Os dados processados durante esta análise são variados, mas incluem elementos como: características pessoais da vítima do evento, idade, sexo, condição física, estilo de vida, rotina diária; características do agressor, seja ele um vírus, um criminoso ou um cidadão associal; condições de encontro vítima/agressor, tais como, local, hora, ocasião, meio ambiente de contágio; custos associados à agressão, extensão e tipo da degradação/mental física da vítima, tempo de sofrimento, capacidade de recuperação ou não; custos sociais, como sejam, vergonha, criação de imagem de elemento vulnerável/pouco saudável; custos financeiros; perturbação da rotina; custos transferidos para familiares e amigos; qual a capacidade pessoal ou grupal para deter, neutralizar ou punir o agente agressor, entre outros.

Esta lógica elementar, torna-se algo mais sofisticada, quando se toma em linha de conta, que a análise, apesar de pessoal, não é solitária, nem plenamente racional. A análise é afectada, pela opinião de amigos, pelo conhecimento específico acerca de um dado evento, pelas fontes de informação, pelo estado de ansiedade, pela estrutura mental e auto-imagem, entre outros. Também é fácil de perceber, que depois de

concluída a análise de risco pessoal, relativa a um dado evento potencial, como um crime, é formada uma imagem própria a cada indivíduo, do seu estado de segurança/insegurança, face a esse evento. Porém, uma coisa é a segurança/insegurança percebida, que serve para conduzir o próprio comportamento e outra, é a segurança/insegurança manifestada, ou seja, que se manifesta aos outros.

Neste sentido, os dados a cerca dos crimes e incivildades podem chegar ao cidadão por duas vias: pela experiência directa enquanto vítimas ou testemunhas dos eventos, e através da notícia desses eventos, como sendo, conversas com amigos e familiares, leitura de jornais, etc.). Aqui, as cidades em particular, por oposição a zonas menos povoadas, têm algumas características, que contribuem para a sua imagem de meios inseguros.

Relativamente ao que diz respeito aos TP, este sentimento de insegurança é pelos diferentes indivíduos percepcionado de forma diferente. Cada indivíduo tem uma forma diferente de identificar determinadas situações, como sendo perigosas ou lesivas para o mesmo. Não obstante, há factores que podem contribuir para que as pessoas se sintam mais ou menos seguras, na utilização dos TP.

Podemos então dizer, que contribuem para o sentimento de insegurança nos TP, os seguintes factores:

- a) A falta de informação disponível;
- b) As características dos próprios utentes;
- c) As características dos locais onde se encontram;
- d) O isolamento dos locais;
- e) A falta de manutenção e limpeza dos mesmos;
- f) O período do dia;
- g) A fraca iluminação;
- h) A percepção por parte dos utentes de poucos meios de segurança à disposição, no caso de necessitarem de pedir auxílio;

Como observamos, a cidade não é na sua totalidade, nem um lugar de tensão, nem um lugar de segurança, constitui-se antes, como o conjunto de ambos os valores e o conhecimento dos lugares, onde cada um deles, se exprime e faz a sua actividade e

Ihe dá o seu carácter vivo (Rémy & Voye, 2000), todavia, visa-se necessário e pertinente debruçarmo-nos sobre a prática de crimes no seio das mesmas, no sentido de perceber, o porquê de certos ofensores escolherem determinados locais, como o caso em concreto dos TP, para a prática de determinados tipos de crimes, como também, perceber o porquê de determinados crimes, estarem associados a áreas ou locais, com características semelhantes, por forma a capacitar-nos, a uma eficaz prevenção.

2. A PREVENÇÃO SITUACIONAL

O crime resulta de uma equação de equilíbrio

entre custos e benefícios

Ronald V. Clarke

2.1. O paradigma da prevenção

Nos dias de hoje e sendo este trabalho dirigido à prevenção do crime, no contexto dos TP e numa altura em que a segurança, se manifesta como um ponto central da modernidade, declara-se de cabal importância, conhecer/analisar, quais as situações que podem levar ao cometimento de determinados tipos de crimes, bem como a resultante e consequente transformação e/ou gestão de estruturas físicas do meio, com vista à redução de oportunidades para a consumação dos mesmos (Clarke, 1997). Neste sentido, as políticas de segurança, bem como as demais instituições, cujas atribuições são manter e assegurar essa segurança, encontram-se dada a crise do paradigma repressivo, confrontadas com novos paradigmas, como são os casos do paradigma da prevenção, da proximidade e das parcerias, constituindo-se a prevenção como uma alternativa e por conseguinte uma oposição à repressão (Oliveira, 2006). Segundo o mesmo autor (Oliveira, 2006, p.79), a prevenção pode ser definida, como o “conjunto de medidas, cuja intenção é minimizar as infracções (...), sejam de natureza criminal ou outras e, sobretudo, quando ocorram antes da prática do acto delinquente”.

Tendo em linha de conta, o facto de o conceito de prevenção ser de certa forma um conceito relativo, uma vez que está dependente de um contexto sócio cultural em que se queira aplicá-lo, na esteira de Rotman (1998), este conceito, encontra-se muito imbricado pela estrutura política onde o mesmo se pratica. Segundo o mesmo autor (Rotman, 1998), deve ser reforçada a ideia, de que a prevenção, deverá em conjunto com outras medidas, como por exemplo, as levadas a cabo pelo sistema de justiça penal, incluir estratégias baseadas na comunidade e com base em métodos situacionais, visar uma redução das oportunidades para o cometimento de comportamentos, vistos como anti-sociais.

No sentido de se perceber de uma forma mais clara, as diferentes tipologias de prevenção, pese embora, existam diversas actividades preventivas em distintos níveis de intervenção, o que permite identificar diferentes tipos de tipologias de prevenção⁸ e de forma, a enquadrar o tópico a abordar no subcapítulo seguinte, o da prevenção situacional, para Ross Hastings pode proceder-se à distinção, ou mesmo, demarcação do vocábulo da prevenção, tendo por base o seu objectivo ou foco de actuação/aplicação, em três categorias, designadamente: prevenção primária, secundária e terciária, como vem ilustrado na tabela 1. Porém, autores como Gomes (1997, p.163) consideram apenas relevante no que concerne às tipologias de prevenção, uma bifurcação, ou como é mencionado pelo autor, destacar-se “uma classificação binária, que opõe: a prevenção social, que age sobre as motivações criminais (do pré-delinquente e do delinquente) (...) e a prevenção situacional”.

Tabela 1. Tipologia das actividades preventivas

Elementos relativos ao incidente criminal/ níveis de intervenção	Infractor	Situação (ambiente)	Vítima
Primária	Prevenção pelo desenvolvimento social (longo prazo)	Prevenção pelo desenvolvimento social (condições económicas e sociais)	Prevenção pelo desenvolvimento social (longo prazo)
Secundária	Prevenção pelo desenvolvimento social	Prevenção situacional	Gestão dos riscos
Terciária	Aplicação da lei penal (Policia)	Intervenção numa situação de urgência	Primeiros cuidados às vítimas

⁸ Para um melhor entendimento das diversas tipologias de prevenção vd. Luís Fiães Fernandes, *A Prevenção da Criminalidade*, ... ed. Cit., p. 76 e ss. vd. também Edgardo ROTMAN, *O Conceito de Prevenção do Crime*, in Revista Portuguesa de Ciência Criminal, Ano 8, Fasc. 3.º, Julho/Setembro 1998

Fonte: M. Ross Hastings, in Oliveira, José Ferreira (2006), *As políticas de segurança e os modelos de policiamento: A emergência do policiamento de proximidade*. Coimbra: Almedina. p.80

Segundo Oliveira (2006), pode considerar-se que a prevenção, é então:

- primária, quando visa incidir nas causas do crime e se imbuí nas causas do mesmo, orientando-se no sentido da alteração das condições criminógenas do meio físico e social;

- secundária, quando se focaliza na identificação de grupos ou de populações, que representem um risco particular de delinquir;

- terciária, quando está focalizada na readaptação social ou da neutralização dos antigos delinquentes.

É no sentido de encetar um discurso que possa induzir a um entendimento destes ditos grupos ou populações que representem um risco considerável para delinquir, que seguidamente se vai explanar, bem como enveredar pela prevenção situacional, que segundo Gomes (1997, p.163) “centra o seu estudo na gestão, concepção e manipulação do ambiente físico e social, visando reduzir a oportunidade de passagem ao acto e aumentar o risco de detecção, caso esta última falhe”.

2.2. O conceito

O conceito de prevenção situacional, segundo (Rotman, 1998) surgiu na década de setenta do século XX na Unidade de Investigação do Ministério do Interior do Governo Britânico (*Home Office Research Unit*). O legado escrito desta nova corrente iniciou-se com base num estudo de Mayhem, Clarke e Sturman (Mayhem & Clarke & Sturman, 1976), em que se estabeleceu que o crime, qualquer que seja a sua natureza, só ocorre quando estão reunidas as condições necessárias para tal, não bastando a propensão do criminoso para determinar ou não a ocorrência do crime. Este modelo de prevenção, insere-se na chamada Criminologia Ambiental, cujo cerne, é direccionado, para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes (Clarke, 1983, 2005), seguindo-se a ideia de que essa passagem ao acto criminal, não resulta somente das motivações do actor, mas também das características situacionais

(Oliveira, 2006), ou seja, que são criadas as oportunidades, para que as pessoas actuem criminalmente, verificando-se nesse sentido, uma preocupação a esse nível e em procurar as respostas mais ao nível das razões do cometimento desses crimes, em detrimento do quem e consequentes sanções.

A prevenção situacional, visa sobretudo, tornar a acção criminosa menos atractiva aos olhos dos potenciais criminosos, procurando a implementação de medidas direccionadas para a redução desse factor atractivo, dessa prática criminal, ao invés da procura incessante na eliminação de tendências delinquentes e criminais. Visa-se sobretudo, empenhar-se não num pilar de Justiça para fazer face a essa criminalidade, mas pelo contrário, apostando num projecto de parcerias entre entidades públicas e privadas (Clarke, 1997). Segundo o mesmo autor (Clarke, 1997) e como se pode ver conforme ilustrado na figura 1., para se conseguir definir de forma precisa o conceito de prevenção situacional, é necessário ter presente cinco ideias principais:

Figura 1. Conceito de prevenção situacional assente em cinco ideias principais

	Conceito de prevenção situacional assente em cinco ideias principais
P o r C l a r k e	Ter consciência de que as medidas da prevenção não poderão ser realizadas tendo em linha de conta grandes categorias de crimes, sendo apenas viável se a mesma for feita pelas suas subcategorias.
	Da impossibilidade da destriça entre o dito "comum /frequente" e do acto isolado.
	Da avaliação de custo/benefício que é feita pelo criminoso a priori do cometimento do crime propriamente dito, resultado de uma avaliação das características do espaço envolvente.
	A implementação de medidas que tornem difícil a justificação para a prática de um acto criminoso, visando conseguir-se a aplicação de uma técnica de redução de oportunidades.
	Independentemente de a prevenção situacional no que diz respeito às categorias de crimes que a compõe ser vista como abstracta, sendo que independentemente do grau de premeditação e resultado, a mesma deve aplicar-se à generalidade dos crimes.

Fonte: Elaboração própria

São as crescentes dificuldades, por parte das cidades contemporâneas, fortemente abaladas pela diversificação de ameaças criminais, o “surgimento de novas formas de crime” (Gomes, 1997, p.161) e pelas crescentes dificuldades no combate à criminalidade, que nos últimos anos, se vem caminhando para uma prevenção do crime, com base em técnicas para a redução dos riscos e a implementação de (...)

métodos situacionais, como forma de diminuir as oportunidades de se cometer delitos (Rotman, 1998), fazendo elevar a prevenção situacional, à condição de tipo de prevenção mais pragmático (Fernandes, 2006).

2.3. Os modelos da Teoria Situacional

Como foi anteriormente referido, desde 1976 que a teoria situacional vem sendo desenvolvida até aos nossos dias, com o incremento de mais modelos explicativos do fenómeno criminal, tendo como suporte principal, as compilações sucessivas realizadas por Clarke⁹. Os modelos que suportam a teoria situacional, são:

2.3.1. Modelo ou teoria da escolha racional

Como se viu anteriormente, as novas teorias criminológicas “ditas modernas”, onde assentam as teorias da prevenção situacional, vêm introduzir uma nova forma de observar e lidar com o fenómeno criminal, uma vez que, “em primeiro lugar, pensam o crime em termos inovadores e definem um novo objecto: não mais o criminoso e o seu meio social, mas os dados imediatos das situações que determinam as escolhas daquele no calor da acção” (Cusson, 2006, p.206). Segundo o mesmo autor (Cusson, 2006, p.204), “quando falamos em prevenção situacional, estamos a reportar-nos a uma área em que se inscreve na lógica da criminologia do acto e da escolha racional”.

Esta teoria, do modelo da escolha racional ou (*rational choice theory*) surge associada aos autores Cornish e Clarke, sendo por vezes também conhecida, por modelo do “transgressor pensante”. Embora não se possa, estudar esta teoria numa perspectiva criminal com base nas relações matemáticas, como era inicialmente estudada por Becker (1968), os autores supramencionados, rapidamente encontraram relações pertinentes entre economia e uma perspectiva criminal. Neste sentido, com base em diagramas de decisão, como defendido por Cornish e Clarke (Clarke, 1997),

⁹ Para um melhor entendimento consultar: Clarke, R.V., *Situational crime prevention: theory and practice*, British journal of criminology 20, 1980; Clarke, R.V., *Situational crime prevention: its theoretical basis and practical scope*. In M. Tonry e N. Morris, *Crime and justice: an annual review of research*, vol.4, 1983, Chicago, Univ. Chicago Press, 1983; Clarke, R.V., *Situational crime prevention: Successful case studies*, Albany, NY, Harrow and Heston, 1992 e ed. seguintes; Clarke, R.V., *Situational crime prevention: achievements and challenges*, in Tonry, M. e Farrington, D., *Building a safer society: strategic approaches to crime prevention*, *Crime and justice: a review of research*, vol. 19, 1995, Chicago, Univ. Chicago Press, 1995.

em que recorrendo-se de um conjunto de conceitos multidisciplinares para a interpretação dos diagramas, os mesmos formulam que o transgressor, age racionalmente, elaborando de forma consciente, uma análise de custos e benefícios, antes da prática de um acto criminoso, isto é, se os custos ou riscos inerentes e agregados à prática do crime (como sendo: recursos a utilizar, risco de ser identificado, custo dos demais instrumentos, risco de ser detido, risco de ser punido) serão ou não superados, pelos potenciais benefícios (como sendo: ganhos de prazer físico ou psíquico, de prestígio social ou grupal, ganhos pecuniários, poder), (Downes & Rock, 1998). Em caso de os custos ficarem aquém dos benefícios, o criminoso pratica o crime, caso contrário, não pratica o crime e ignora a oportunidade.

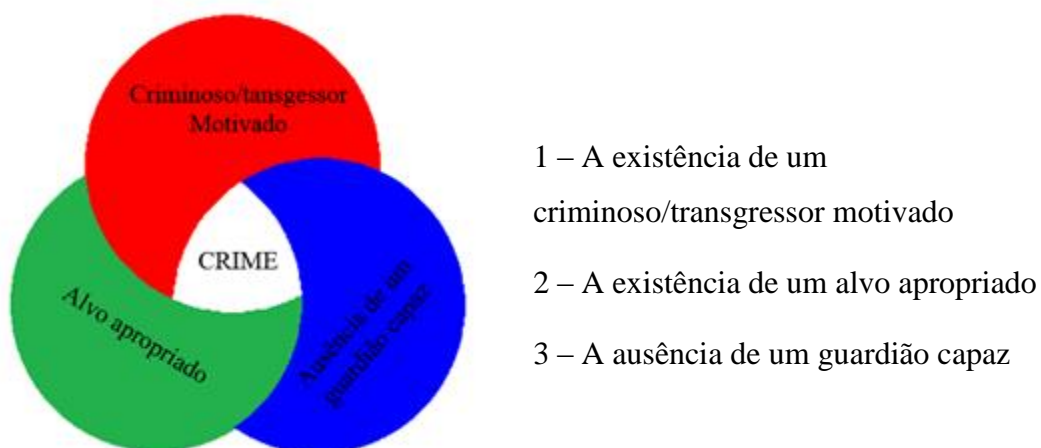
2.3.2. Modelo ou teoria das oportunidades

A teoria das oportunidades, vem reforçar a ideia de que o crime, só ocorre se existir uma oportunidade concreta, surgindo a oportunidade, como o produto de uma interacção de um indivíduo com o ambiente onde se encontra, num determinado momento. Para Rubin (1978), a maioria dos criminosos tende a responder racionalmente aos custos e benefícios, associados a uma determinada oportunidade criminal. É neste oportunismo do crime, que é apontado o fundamento do grupo de modelos que compõem a teoria situacional. No entender de Clarke, (1995), há crimes que se apresentam como crimes puramente de oportunidade, isto é, consumam-se quase que de forma espontânea, sem que se faça um raciocínio de análise e de ponderação de riscos (Bottoms & Wiles, 1997). No entendimento do mesmo autor (Clarke, 2005), este conceito compreende dois aspectos fulcrais no que concerne ao alvo propriamente dito: em primeiro lugar, o factor atractivo do mesmo e a sua portabilidade; e em segundo lugar a acessibilidade em obtê-lo, tendo em conta o factor visibilidade e o da ausência de protecção. Neste sentido, torna-se perceptível, que um indivíduo potencial transgressor, quando determinado a cometer um crime, se vislumbrar uma oportunidade para o cometer, se a mesma lhe for favorável, consumará o mesmo, se não for verificada como benéfica, não se verificará o crime, porém, a mesma motivação por parte do transgressor com base no surgimento de uma oportunidade, pode também vir a ser influenciada pelos recursos do indivíduo, recursos estes, que poderão ser de ordem intelectual, como sendo o conhecimento de alvos, técnicas ou outros criminosos; e fixos, caso da persuasão, força e agilidade.

2.3.3. Modelo ou teoria das actividades ou práticas de rotina

Em 1979, surgiu com Cohen e Felson, a teoria das actividades rotineiras (*routine activity theory*), partindo da premissa, que os actos criminais se encontram relacionados, com a forma como decorre o quotidiano das pessoas, das cidades e das interacções sociais que daqui resultam (Cohen & Felson, 1979). Com esta teoria, caminhou-se no sentido, de através do estabelecer de associações, com base em perfis geográficos, análise de padrões e tendências criminais, como tentativa de análise do fenómeno criminal. Neste sentido, os supramencionados autores (Cohen & Felson, 1979), sugerem que a prevalência destes eventos, que vêm a ocorrer nas comunidades, é afectada pela convergência no tempo e no espaço de três elementos base, conforme ilustra a figura 2.

Figura 2. Elementos fulcrais para o cometimento do crime



Fonte: Baseado em Cohen (1947) e a interpretação feita por Cohen & Felson (1979), Figura de elaboração própria

Segundo esta teoria, alerta-se a para a importância do local da prática do acto criminoso, pois se num dado espaço, não coexistirem criminoso e vítima (na ausência de um guardião apto), não se gera a oportunidade. Clarke (cit in Schneider & Kitchen, 2002), vem assim defender a ideia, de que, é esta convergência de elementos, descrita na figura 3., isto é, da correlação entre as variáveis: 1) criminoso motivado; 2) vítima/alvo fácil; 3) ausência de um guardião capaz; num determinado espaço e tempo, a explicação para o cometimento de crimes, no lugar em que ocorrem. Posto

isto e numa perspectiva de prevenção do crime, manifesta-se de cabal importância, um correcto e aprofundado estudo sobre os comportamentos das comunidades, das suas rotinas, bem como dos locais onde as praticam. Assim, no sentido de se conseguir detectar, onde e quando, poderão decorrer determinados tipos de actividades criminais, conseguindo-se almejar um ponto de partida, para uma prevenção criminal eficiente, tendo por base, uma selecção dos locais que devam ser reabilitados, de forma a fazer-se cessar ou pelo menos, reduzir a coincidência espacial e temporal referida, evitando a assim, a prática do acto criminal.

2.3.4. Modelo do padrão da distribuição dos crimes e dos “pontos quentes ou hot spots”

Desde 1977, que este modelo vem sendo consubstanciado sobretudo, a partir dos contributos de Patricia L. Brantingham e Paul J. Brantingham¹⁰, que com base na distribuição espacial dos crimes, dentro dos espaços urbanos e a sua relação com a actividade criminosa, das vítimas e dos locais de ocorrência, vieram a constatar a partir da construção de mapas, onde registavam a incidência criminal num determinado espaço independentemente do tipo de crime, que a mesma, se realizava de uma forma heterogénea. São estas zonas de elevada actividade criminal ou zonas de elevada probabilidade de vitimação, que são hoje vulgarmente designadas por hot spots (Eck, 2005, in Cameron et al., 2005). Estas, podem subdividir-se em quatro tipos: lugares, vítimas, ruas e áreas., sendo que se deve referenciá-los no mapa de forma isolada, por forma a permitir uma análise mais objectiva e contribuir assim para a investigação do fenómeno e contribuir para a sua prevenção, de uma forma mais eficaz.

No fundo, este modelo do padrão da distribuição dos crimes e dos pontos quentes ou hot spots, vem sublinhar a ideia de que, no contexto da prevalência de um

¹⁰ Para um melhor entendimento nesta matéria, consultar os seguintes trabalhos: Brantingham, P. J., & Brantingham, P. L (1984). *Patterns in crime*. New York: Macmillan.; Brantingham, P. J., & Brantingham, P. L (1984). *Mobility, notoriety and crime: A study in crime patterns of urban nodal points*. Journal of Environmental Systems, 11(1), 89-99.; Brantingham, P. J., & Brantingham, P. L. (Eds.). (1991). *Environmental criminology*. Prospect Heights, IL: Waveland.; Brantingham, P. J., & Brantingham, P. L (1993). *Nodes, paths and edges: Considerations on the complexity of crime and the physical environment*. Journal of Environmental Psychology, 13(1), 3-28.; Brantingham, P. J., & Brantingham, P. L (1994). *Surveying campus crime: What can be done to reduce crime and fear?* Security Journal, 5(8), 160-171.; Brantingham, P. J., & Brantingham, P. L (1999). *A theoretical modelo of crime hot spot generation*. Studies on Crime and Crime Prevention, 8(1), 7-26.

determinado crime, num determinado espaço urbano, há locais identificados por essa continuada e muito frequente ocorrência de um determinado crime, coincidindo os mesmos, por sua vez, com locais bem conhecidos pelos potenciais criminosos e vítimas, sendo frequentados por uma elevada população de candidatos, a estas duas categorias.

2.4. As Técnicas da Prevenção Situacional

Segundo Gomes (1997, p. 164), a prevenção situacional “põe o acento tónico na redução das oportunidades”. Passam-se a considerar as situações pré-criminais¹¹, “numa estratégia reflectida e sistemática” (Cusson, 2006, p.206), deixando-se de se preocupar com o criminoso e o seu meio social, em detrimento de um aprofundar de conhecimentos, no que concerne aos factores que propiciam e determinam as escolhas deste, no realizar da acção. No entendimento de Litton, (sem referência, in Gomes 1997, p.165) a “metodologia da prevenção situacional deverá comportar três etapas”: uma primeira fase, que visa aumentar a dificuldade do crime; uma segunda fase, que se centra no aumento dos riscos para o delinquente; e por último, uma terceira fase, que passa por trabalhar-se no sentido de se reduzirem os ganhos, que possam vir a obter-se, através do cometimento do crime.

Na sequência dos estudos de caso levados a cabo por Clarke, na esfera da prevenção criminal através da envolvente ambiental, o mesmo autor sugeriu em 1995, no intuito de prevenir o crime explorando a sua natureza oportunista, que se estabelece-se uma classificação das técnicas de prevenção situacional, com base em doze categorias:

1) Blindagem do alvo potencial; 2) Controlo de acesso; 3) Deflexão do transgressor; 4) Facilitar o controlo; 5) Inspeção à entrada e à saída; 6) Vigilância formal; 7) Vigilância pelos trabalhadores; 8) Vigilância natural (ou informal); 9) Remoção do alvo; 10) Identificação da propriedade; 11) Remoção de indutores; 12) Estabelecimento de regras.

¹¹ Entendam-se como: “o conjunto das circunstâncias exteriores que precedem e envolvem a perpetração do delito, tornando-se mais ou menos realizável, mais ou menos vantajoso, mais ou menos arriscado (...). Por definição, uma situação é pré-criminal ao estruturar a escolha do delinquente, incitando-o ou dissuadindo-o de cometer um dado delito” Cusson (2006,p.208).

Porém, esta classificação foi modificada por Clarke e Homel, tendo a esta lista sido adicionadas, quatro novas categorias (Clarke 2007), tendo a mesma sido reorganizada, como se pode ver, na seguinte tabela (Figura 4.), com base ao que designaram como sendo, por objectivos maiores.

Tabela 2. Formas de prevenção criminal segundo Ronald Clarke

Objectivo 1: Incrementar o esforço percebido (pelo potencial transgressor)	Objectivo 2: Incrementar o risco percebido (pelo potencial transgressor)	Objectivo 3: Reduzir as recompensas expectadas (pelo potencial transgressor)	Objectivo 4: Induzir culpa ou vergonha (no potencial transgressor)
Blindagem do alvo	Inspecção à entrada e saída	Remoção do alvo	Estabelecimento de regras
Controlo de acesso	Vigilância formal	Identificação da propriedade	Estimular a consciência
Deflexão do transgressor	Vigilância pelos trabalhadores	Redução da tentação	Controlar os “desinibidores”
“Facilitadores” de controlo	Vigilância natural	Negação dos benefícios	Facilitar a conformidade

Fonte: Adaptação realizada por Clarke and Homel¹²

Segundo Cusson (2006, p.206), pode dizer-se que a prevenção situacional, engloba então uma “extensa gama de meios”, permitindo-nos desse modo, observar e analisar as novas realidades que passam sobretudo, por aspectos como o espaço, a iluminação, o tempo, o acesso, a vigilância e a tecnologia. Destes meios, segundo o mesmo autor (Cusson, 2006) fazem parte: a vigilância dos locais onde eventualmente possam ser cometidos ilícitos criminais, devendo então os mesmos ser vigiados por

¹² Para um melhor entendimento destas doze categorias, atribuídas pela classificação de Clarke, Vide Clarke, R.V. (1997). *Situational Crime Prevention: Successful Case Studies*. (2ª ed., pp.18-15). Albany, NY: Harrow and Heston.

polícias, vigilantes, etc., devendo por sua vez, este vector ser auxiliado por outros equipamentos, como a videovigilância, televisão em circuito fechado (vulgo CCTV¹³), sistemas de alarme, etiquetas electrónicas, etc; os obstáculos físicos, como por exemplo: portas blindadas, vidros à prova de bala, cofres-fortes, alarmes anti-furto nos automóveis, etc., como forma de impedir o delinquente de agir, ou pelo menos, aumentando as suas dificuldades e riscos em perpetrar o delito; os controlos de acesso a determinados locais, com o intuito de impedir possíveis intrusões indesejadas, podendo a mesma ser objectivada, com a utilização de cartões magnéticos ou de acesso por código, por forma a dirimir esse risco de entrada de eventuais intrusos; desviar o delinquente do alvo, no sentido de impedir o eventual transgressor de se cruzar com potenciais vítimas ou de alvos, que à partida assumem um maior interesse, sobretudo, através da alteração do meio físico, dos horários ou dos hábitos de vida; a eliminação ou redução do benefício potencial de um crime, e para isso, encorajar-se simplesmente as pessoas, para realizarem procedimentos tão simples como guardar-se o mínimo possível de dinheiro em locais dedicados sobretudo à actividade comercial; o controlo de armas, bem como outros instrumentos, que possam à partida ser utilizados na realização de delitos.

2.5. Do deslocamento do crime como limitação da Prevenção Situacional

A prevenção situacional, para além das vantagens evidentes, apresenta segundo alguns autores determinadas limitações. Para Gomes (1997), as principais limitações à prevenção situacional residem, sobretudo, no facto de a prevenção apenas se poder aplicar a 70% dos crimes, não tendo qualquer efeito, de uma forma geral, em crimes, que não sejam cometidos de uma forma racional, como a violação, a violência doméstica, crimes contra menores, cometidos sob efeito de uma pulsão; a sociedade fortaleza, que segundo Hope e Shaw (sem referência, in Gomes, 1997, p.171), os quais alegam que a prevenção situacional, tende a alargar um fosso existente entre, as populações mais abastadas, que saíam privilegiadas, em detrimento das populações desfavorecidas, que contariam apenas com a polícia, enquanto as primeiras, passariam a gozar de um manancial de meios técnicos; e a transferência, isto é, o deslocar dos crimes para outros locais, por virtude de a prevenção situacional não ter por meta

¹³ Entenda-se em inglês por: Closed Circuit Television.

principal, a redução global da delinquência, acabando por direccioná-la para outros locais, momentos, ou mesmo, outros alvos.

Para Cusson (2006, p.208) “o principal limite à prevenção situacional é conhecido: o deslocamento”. Segundo o mesmo autor (Cusson, 2006; Brantingham & Brantingham, 2003), os criminosos quando confrontados com uma medida eficaz de protecção de um alvo ou de um local, estes tendem a escolher outro alvo, mudar de território ou modificar a sua tática, levando a que quando a prevenção é insuficiente, isto é, incida apenas numa parte dos alvos a proteger, tornando outros vulneráveis, se verifique um aumento de criminalidade sobre essas vítimas ou sobre as primeiras, mas por outros meios, servindo estas medidas preventivas, apenas para conduzir o criminoso a uma alteração do tempo, espaço e técnica, como se pôde observar em 1971, em Inglaterra, quando se procedeu à instalação de dispositivos antifurto nos automóveis, verificou-se que fez baixar a prevalência do furto nas viaturas novas, mais susceptíveis de terem esses dispositivos, tendo pelo contrário, feito aumentar a frequência dos furtos nas viaturas mais antigas, que não estavam equipadas com esse sistema.

Pese embora, para Gomes (1997. P. 169) a “massificação das técnicas de prevenção situacional, facilita enormemente o trabalho policial”, pois permitem diminuir o número de oportunidades para o cometimento do crime, sobretudo, os referentes a “pequena e média criminalidade” (Gomes, 1997,p.172), revelando-se para Brantingham e Brantingham (2003) como um importante contribuinte para uma diminuição dos crimes contra determinado alvo ou vítima, num determinado período e espaço, podendo conduzir apesar de tudo, a reduzidos deslocamentos destes para outros locais, tipos de crime, ou ainda períodos de tempo. Todavia, alguns estudos revelam que o deslocamento nunca é total, podendo as medidas preventivas situacionais conduzir a uma difusão dos benefícios da prevenção, como foram os casos da instalação de um sistema de detecção electrónica, numa biblioteca universitária americana, que visava evitar o furto de livros, tendo-se revelado, que para além de ter prevenido o furto de livros em 80%, contribuiu de igual modo, na redução do furto de outros documentos, neste caso, de documentos audiovisuais, efeito para o qual o sistema não tinha sido criado, nem estava habilitado.

Ainda assim, quando falamos em deslocamento, no entendimento de Brantingham e Brantingham (2003), devemos ter em conta, que estes se podem dever sobretudo a factores como: a existência para o ofensor de outros pontos atractivos para a realização e proliferação da actividade, a permeabilidade do mesmo e a sua familiaridade com essas áreas. No entendimento de alguns autores, pode dizer-se que o deslocamento poderá abarcar cinco formas: poderá compreender um deslocamento geográfico - quando surge em resposta a um bloqueio de oportunidades ou aumento do risco em ser detectado, no qual, o ofensor decide optar por um outro local para praticar o crime; deslocamento do alvo – quando este selecciona outro tipo de alvo ou vítima; deslocamento temporal – quando este opta por cometer o crime num período de tempo distinto; deslocamento táctico – quando se verifica uma alteração do seu *modus operandi*; e deslocamento de actividade – quando centra atenções na prática de um outro tipo de criminalidade, relativamente a uma fase inicial (Clarke, 1983; Gabor, 1978, Reppeto, 1976). No entender de Clarke (1983), e para reflexão no decorrer do trabalho é o facto de para o mesmo, quanto mais profissional for o crime, maior é a exigência, rigor e tempo que o ofensor tem de despende com a mesma actividade, fazendo grande parte das vezes modo de vida ou profissão da mesma, sendo desta forma a probabilidade de haver um deslocamento, maior, sendo esta temática desenvolvida com mais particularidade no decorrer deste trabalho.

3. DO CRIME NOS TRANSPORTES PÚBLICOS – O FURTO POR CARTEIRISTA

Os Carteiristas desenvolvem a sua actividade, há tanto tempo,
quanto as pessoas se fazem transportar com dinheiro

David Young

3.1. O crime nos Transportes Públicos - Contextualização

No seguimento do raciocínio que tem sido dado no desenvolver deste trabalho, de uma forma geral e sobretudo empírica, sabemos que os crimes que incidem nos TP são os mesmos que prevalecem nas cidades. Os crimes são cometidos por pessoas, contra pessoas, contra bens de pessoas ou de grupos, contra a natureza ou contra a humanidade, neste sentido, será natural dizer-se que, onde se encontrem mais pessoas por metro quadrado de superfície, seja mais susceptível a ocorrência de práticas criminosas (Davidson, 1983). Neste sentido e indo de em conta, a um contexto de prevenção situacional, neste capítulo, vai procurar perceber-se, mais do que as dimensões deste crime, caracterizar o mesmo, para numa fase mais adiantada, se proceda a uma reflexão sobre um conjunto de medidas a tomar, por forma a se conseguir reduzir as oportunidades e assim, se conseguir diminuir a sua prevalência nos TP.

Importa, sobretudo neste capítulo, começar por efectuar uma destrição do que se entende por crime associado aos TP, e por crime nos TP, pois são designações diferentes e que a sua compreensão poderá conduzir a um mais fácil entendimento sobre a matéria em estudo. Pese embora as dúvidas que se levantam nesta matéria, as convenções do National Research Council dos EUA, adoptaram que:

- Crime associado aos TP, como sendo as actividades criminais que ocorram numa área, que não é utilizada exclusivamente para actividades de TP, dando o exemplo das paragens do autocarro, isto é, um crime que apesar de estar irreversivelmente relacionado com o TP, por afectar o seu cliente ou o sistema de transporte, porém ao ocorrer numa área de uso misto, que

não se pode isolar do contexto circundante, é considerado associado ao transporte.

- Crime nos TP, como sendo todas as actividades criminais que ocorrem a bordo dos veículos de transporte, ou pelo menos, dentro dos limites das instalações fixas aos sistemas de TP (Ketola, 2000).

Pese embora, não haja literatura que compile de forma actualizada e sistemática, informação sobre este tipo de actos ilícitos nos TP, quer pela Union Internationale des Chemins de Fer, (vulgo UIC), quer pela Union Internationale des Transports Publics, (vulgo, UITP), não há dúvidas que o fenómeno do Furto por Carteirista, no panorama criminal, seja um fenómeno bastante característico e significativo na actual conjuntura nacional e dos TP no COMETLIS, nomeadamente dos transportes afectos às operadoras Carris e Metropolitano de Lisboa, (vulgo ML).

Segundo os dados apresentados¹⁴ no Relatório Anual de Segurança Interna, (vulgo RASI), em 2009, como se pode ver a partir da análise da figura 3, o crime de Furto por Carteirista é dos mais participados a nível nacional, ocupando a 12ª posição, com 13294 dos 325776 registos (78,3% das participações efectuadas).

Figura 3. Crimes mais participados em 2009

CRIMES MAIS PARTICIPADOS - 2009	
Furto em veículo motorizado	45631
Outros furtos	36647
Ofensa à integridade física voluntária simples	32423
Furto em residência c/arrombamento, escalamento ou chaves falsas	26027
Violência doméstica contra cônjuge/análogos	23259
Furto de veículo motorizado	22523
Outros danos	21437
Condução de veículo com taxa de álcool igual ou superior a 1,2 g/l	20389
Condução sem habilitação legal	18297
Ameaça e coacção	17655
Furto em edifício comercial ou industrial, com arrombamento, escalamento ou chaves falsas	16393
Furto por carteirista	13294
Contrafacção ou falsificação e passagem de moeda falsa	11546
Roubo na via pública, excepto por esticção	10710
Incêndio fogo posto em floresta, mata, arvoredos ou seara	9545
Total	325776

Fonte: RASI 2009

¹⁴ Compilados pela Direcção-Geral da Política de Justiça (DGPIJ), relativos à criminalidade participada aos/pelos órgãos de polícia criminal, (vulgo OPC) de competência genérica (Polícia de Segurança Pública, Guarda Nacional Republicana e Polícia Judiciária).

Porém, importa perceber, qual a prevalência deste tipo de criminalidade nos TP, tendo sido para isso, analisada a estatística criminal proveniente do Comando Metropolitano de Lisboa, (vulgo COMETLIS), (Vd. Anexo 1), no qual o Furto por Carteirista apresenta um total de 2778 denúncias, representando 20% das participações efectuadas, no ano de 2009, em Portugal. Porém, deve salientar-se o facto, de que este registo por parte da PSP, apenas é referente, à criminalidade denunciada, no que concerne às operadoras de transporte CARRIS, ML e CP, com um número de denúncias respectivamente, de 2005, 639 e 134 (ano de 2009). Através da visualização destes números, torna-se clarividente a prevalência do fenómeno do Furto por Carteirista na operadora CARRIS, com uma representatividade de 72,1% da criminalidade denunciada ao COMETLIS, em TP, no mesmo período. Porém, é certo que, crimes como o vandalismo, roubos e as agressões, constituem também uma considerável parte dos crimes cometidos nos demais TP, pese embora, o teor deste trabalho não vise um estudo sobre os mesmos, procurando recair com especial enfoque, para o fenómeno mais relevante, neste contexto de TP, o fenómeno do Furto por Carteirista.

3.2. O Furto por Carteirista

Como é de fácil percepção, e através dos números anteriormente referidos, o Furto por Carteirista representa um dos comportamentos criminais que encontra condições propícias de sucesso nos TP. Para Young (2003) a actividade dos Carteiristas, começa desde muito cedo, sendo uma área bastante específica do crime e que exige, bastantes anos de experiência, por forma a que estes indivíduos, consigam adquirir a experiência, paciência, destreza e conhecimento do comportamento humano, atributos essenciais, para se tornarem exímios e assim conseguirem tornar-se criminosos de sucesso, fazendo carreira da mesma. Contudo, antes de se explorar esta vertente da actividade criminal, que é o Furto por Carteirista, irá proceder-se no seguinte ponto, a uma contextualização jurídica, a cerca do fenómeno.

3.2.1. Enquadramento jurídico-legal do Furto por Carteirista em Transportes Públicos

No enquadramento jurídico-legal, este tipo de crime, o furto, uma vez que, Furto por Carteirista não vem tipificado como crime, encontra-se de uma certa forma algo que subvalorizado. Em primeiro lugar, o Furto por Carteirista, vendo-o à luz do furto simples e qualificado, importa referir que se enquadra no Título II do Código Penal, (vulgo, CP) dos crimes contra o património, inserido mais especificamente no segundo capítulo do mesmo, no que toca aos crimes contra a propriedade. Antes da última revisão do CP e Código Processual Penal, (vulgo, CPP), o Departamento de Investigação e Acção Penal de Lisboa, (vulgo, DIAP), entendia, que o Furto por Carteirista aos passageiros de TP, abarcava a previsão do disposto no artigo 203.º do CP, isto é, integrava-se no furto simples, no qual vem no seu n.º 1, que: “quem, com ilegítima intenção de apropriação para si ou para outra pessoa, subtrair coisa móvel e alheia, é punido com uma pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa”, sendo que, segundo o seu n.º 2, o “procedimento criminal depende de queixa”, por virtude de ser considerado um crime semi-público.

Porém, como na grande maior parte das vezes, as vítimas, não apresentam queixa, devendo-se sobretudo às mesmas, terem em conta, factores como: a polícia não ter capacidade e/ou interesse na investigação do crime, a pouca importância do mesmo, a obrigação de que a participação do mesmo obrigará a demasiados custos, sobretudo a nível de tempo (caso dos turistas / estrangeiros vítimas de crime) e de despesas, o não querer divulgar o crime ou mesmo, o receio de represálias (Ferreira, 2007), fazem com que, não havendo este procedimento criminal, os Carteiristas tenham de ser imediatamente libertados. Em caso contrário, e tendo a vítima desejado procedimento criminal, em caso de flagrante delito, os arguidos devem, segundo o n.º 2 do artigo 381.º do CPP, ser julgados em processo sumário.

Por outro lado, os Juízos de Pequena Instância Criminal, (vulgo JPIC) entendiam o Furto por Carteirista, como sendo um crime de furto qualificado, previsto na alínea b) do n.º 1 do artigo 204.º do CP, por virtude do “transportada¹⁵ por

¹⁵ Entenda-se aqui, que segundo o Prof. Figueiredo Dias o verbo “transportada” possa ter mais de um sentido, podendo significar “conduzir ou levar uma carga de um lado para outro” ou simplesmente

passageiros utentes de transporte colectivo, mesmo que a subtracção tenha lugar na estação, gare ou cais”, punível com pena de prisão até 5 anos, e como tal, não podiam ser julgados em processo sumário, uma vez que apenas os crimes puníveis com pena de prisão, cujo limite máximo não fosse superior a 3 anos, podiam ser julgados sob esta forma de processo. Posteriormente e já com a reforma penal e processual, operada pela Lei n.º 59/2007, de 04 de Setembro, parecia que se tinha colocado de parte este problema inicial, uma vez que passaram a ser julgados em processo sumário, os crimes puníveis com pena de prisão, cujo limite máximo não fosse superior a 5 anos. Todavia, novas dificuldades surgem na prossecução, tipificação e desenrolar do mesmo, dado que os JPIC de Lisboa, começaram por considerar, que o Furto por Carteiristas, passava a integrar a qualificativa da alínea g) do n.º 2 do artigo 204.º do CP, a qual faz referência à actuação como membro de bando¹⁶, isto é “como membro de bando destinado à prática reiterada de crimes contra o património, com a colaboração, de pelo menos outro membro de bando”, sendo punível com pena de prisão até 8 anos, não podendo, por esse motivo ser julgados em processo sumário, mas sim, passando a serem julgados em processo comum. Logo e como se pode facilmente depreender, este facto acarreta inúmeras desvantagens no desenrolar do processo, uma vez que o julgamento sobre esta forma de processo, só poderá ser realizado, passado um considerável período de tempo e num crime desta natureza, em que as vítimas são maioritariamente estrangeiras, pelos motivos demonstrados anteriormente, simplesmente não aparecem a julgamento, o que muita das vezes implica a não condenação do indivíduo, e por sua vez, vem de algum modo, criar no Carteirista algum sentimento de impunidade, pois raramente se vêm aplicadas sobre estes, penas de prisão.

Em jeito de unificação de jurisprudência, com força obrigatória geral, com a publicação do Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça n.º 3/2010, Proc.º 552/09.0YLSB (v. Diário da República, 1.ª Série n.º 45, de 05MAR2010), veio finalmente estabelecer-se, que o crime de Furto por Carteirista a passageiro de TP integra a qualificativa da alínea b) do n.º 1 do artigo 204.º do CP, no qual se veio a

“levar uma coisa de um lado para outro”. Para um melhor entendimento Vd. *Direito Penal, Parte Geral*, t. I, 2.ª ed., p. 187

¹⁶ Entendido também por Costa (1999, p.82) como “um conjunto de pessoas que leva a cabo uma soma indeterminada de acções”.

entender, que de facto, é considerado coisa móvel alheia, aquilo que um passageiro utente de um meio de transporte colectivo leva consigo e com a qual tenha contacto físico, como por exemplo uma carteira de homem guardada num bolso do vestuário, ou o dinheiro que se guarda numa bolsa pendurada ao pescoço, como se habitualmente vê as malas à tiracolo, sendo furto qualificado à luz da alínea b) do n.º 1 do artigo 204.º do CP¹⁷. Como se pode concluir, a fixação desta jurisprudência, constitui por si só, mais um passo na valorização ou consciencialização da agravação deste crime, qualificando-o, considerando-o nesse prisma crime público, não necessitando para efeitos processuais carecer de queixa, para que possa haver procedimento criminal, porém, os JPIC continuarão a considerar neste tipo de furto, a actuação em bando prevista na alínea g) do n.º 2, do artigo 204.º do CP, e por conseguinte, insusceptível de julgamento em processo sumário, uma vez que abarca uma pena de prisão, que pode ir até aos 8 anos. Para Costa (1999), o que existe no artigo 204.º do CP, são dois furtos, isto é, um com qualificação fundada na gravidade da moldura penal da norma que qualifica o n.º 1 do artigo 204.º e uma outra qualificação, ainda mais grave, caso do n.º 2 do mesmo artigo.

Em suma, a moldura penal a aplicar ao Furto por Carteirista é a do artigo n.º 204 do CP, compreendendo o furto qualificado, que por sua vez se subdivide pelos n.º1 e n.º 2, em que num primeiro plano, quer pela alínea a) do n.º1 do supramencionado artigo, quer pela alínea h) (Fazendo da prática de furtos modo de vida)¹⁸ do mesmo, são passíveis de uma pena até 5 anos de prisão, sendo qualificado e julgado em processo sumário, embora não seja tão qualificado, tanto o n.º 2 do mesmo artigo, uma vez que aqui, a moldura a aplicar, nos casos por exemplo da actuação em bando, prevista na alínea g), em que a moldura penal, já vai até aos 8 anos, já

¹⁷ Para um melhor entendimento, consultar o D.R. 1.ª Série n.º 45, de 05MAR2010. Segundo Faria e Costa existe uma clara intenção por parte do legislador em garantir uma confiança generalizada nos transportes e comunicações, por meio de um reforço da tutela penal da segurança na sua utilização, alicerçando-se em torno da ideia de uma maior exposição ou vulnerabilidade das coisas transportadas ou depositadas à apropriação ilícita, quer porque elas não se encontrem sob a guarda do seu proprietário ou possuidor, quer por este último, embora podendo vigiá-las, está submetido a circunstâncias em que o exercício dessa vigilância pode ser perturbado ou seriamente reduzido.

¹⁸ Entenda-se aqui por modo de vida, segundo Costa (1999), o resultado da prática mínima de furtos, uma séria mínima de dois furtos, entendendo-se como modo de vida, a maneira pela qual alguém, quem quer que seja, consiga os proventos necessários à vida em comunidade, devendo por sua vez não se confundir com a habitualidade, na medida em que no modo de vida há sem dúvidas nenhuma “uma representação de estabilidade ligada (...) enquanto que a habitualidade se cristaliza, nas representações sociais, como uma forma de conduta reiterada” (Costa, 1999, p.71).

admitindo por esse facto a prisão preventiva, sendo os Carteiristas julgados em processo comum. Ainda assim, deve ter-se em conta que, apesar de poder estar identificado o bando, esta prerrogativa que o qualifica cai, nos casos previstos no n.º 4 do mesmo artigo, em que como pode ler-se “não há lugar à qualificação se a coisa furtada for de diminuto valor¹⁹”, desqualificando por sua vez o crime, passando a ser de furto simples, previsto no artigo 203.º do CP, punível com uma pena de prisão até 3 anos, dependendo de queixa para que haja procedimento criminal, como se pode ver pelo n.º 3, do mesmo artigo.

3.2.2. O Furto por Carteirista como resultado de uma Escolha Racional

Como se pôde observar no capítulo anterior, a teoria da escolha racional põe o acento tónico, na redução das oportunidades, sobretudo fundamentadas com um pressuposto de racionalidade, na opção dos ofensores, na concretização ou não de um determinado crime (Gomes, 1997; Sani & Matos, 1998). Neste pressuposto da teoria da escolha racional e do designado modelo das actividades de rotina, propostos por Cohen e Felson (1979), resulta a convicção de que a grande parte dos crimes contra bens patrimoniais, é cometida por indivíduos absolutamente indiferenciados e normais, em que os alegados criminosos, tendem a dividir o seu tempo, entre actividades legítimas ou ilegítimas, como resultado de uma avaliação racional dos benefícios, dos riscos e dos custos associados a essa actividade, assim como das competências ou preferências pessoais (Ferreira, 2007), em detrimento de uma influência de qualquer factor biológico, psicológico ou socioeconómico (Weler et al., 1978; Pilavin et al., 1986; Feeney, 1986).

No entender de Sutherland (1937), apresenta o Furto por Carteirista, como sendo um furto profissional, chamando a atenção, para o facto de estes (os Carteiristas), merecerem o título de “profissionais”, não só por questões de racionalidade na prática do acto, mas devendo-se sobretudo à perícia, o dominar de técnicas e destreza, por forma a perpetrarem o acto criminoso, designando a mesma por racionalidade artesanal²⁰. Neste sentido e partindo da ideia de que o comportamento criminal e no caso em concreto do Furto por Carteirista, é sobretudo

¹⁹ Entenda-se aqui por diminuto valor, se o valor do bem não for superior a uma Unidade de Conta

²⁰ Entenda-se aqui racionalidade artesanal, como o resultado de um saber-fazer fundado na experiência: a do próprio e a dos outros (vítimas).

resultado de um acto racional, embora esta racionalidade seja, quase sempre limitada e não completa, importa saber então, o que pode conduzir para que o crime se assuma, como um resultado vantajoso. Nesse sentido e no contexto dos TP, pode afirmar-se que, e indo de acordo com a teoria em causa, que para que haja um crime é necessário a existência de três factores: 1) um ofensor motivado, caso dos Carteiristas, por virtude de saberem as vantagens que podem advir na consumação do furto; 2) da presença de um alvo vulnerável e atraente, que são os passageiros, uma vez que a normal aglomeração de gente e ambiente de confusão que tantas vezes se regista dentro dos meios de transporte ou nas estações, o desconhecimento e incerteza de muitos passageiros quanto à sua localização, o horário ou o concreto meio de transporte a escolher e, nas viagens longas, o cansaço inevitável que se apodera da generalidade dos passageiros (Young, 2003), são tudo factores que propiciam a delinquência contra as coisas transportadas²¹, pessoalmente pelos passageiros, designadamente por parte dos Carteiristas, que se movem particularmente à vontade nestes ambientes²²; e 3) a inexistência de barreiras impeditivas (humanas ou físicas), ou seja, a ausência de factores externos, que lhes permitam discernir que praticando este acto, à partida não haverá ninguém para os deter, fazendo-os sentir as repercussões do seus actos, como por exemplo, a ausência de equipamentos ou mecanismos cuja função única ou principal, seja a vigilância desses espaços, entre outros.

3.3. Da implementação da videovigilância nos Transportes Públicos

Para Gomes (1997, p.168) “na sociedade em que vivemos, seria um erro enorme ignorarmos o contributo que as novas tecnologias podem dar, no domínio da segurança”. Neste ponto e sendo a implementação de sistemas de videovigilância, enquadrada como uma das ferramentas ao dispor do homem, como forma de proceder à vigilância de locais, onde à luz da prevenção situacional, possa existir uma maior probabilidade de serem cometidos ilícitos criminais (Cusson, 2006), vai-se de seguida

²¹ Sendo à luz da interpretação de Paulo Pinto de Albuquerque, (Vd.. Diário da República, 1.ª Série n.º 45, de 05MAR2010,p.630), “a circunstância da coisa transportada por passageiros utentes de transporte colectivo (...) visa a situação de facto em que se verifica a subtracção de uma coisa que a pessoa utente do transporte colectivo trás consigo” referindo como exemplo os casos de furtos por carteirista no Metro.

analisar no âmbito de uma perspectiva situacional, quais os efeitos que a implementação de um sistema desta natureza pode ter, como forma de prevenção da criminalidade, visando-se, mais do que abordar esta questão num sentido restrito, ou seja, em locais privados de acesso público (como são os casos dos interiores dos TP), procurar antes fazê-lo num sentido mais abrangente, como sendo da implementação desta ferramenta em locais de domínio público de utilização comum, visando sobretudo perceber, de que forma a mesma, poderá ou não ser importante, na prevenção da criminalidade, sobretudo quando conjugada com a actividade policial.

Esta análise dos efeitos da implementação da videovigilância, enquanto ferramenta de prevenção criminal, nos locais de domínio público de utilização comum, não é desprovida de sentido, uma vez que o fenómeno em estudo, não raras vezes ocorre nas paragens dos referidos transportes (Fernandez, 1983), não se confundindo com as estações, gares ou cais, da alínea b) do n.º 1 do artigo 204.º do CP, bem pelo contrário, constituindo-se as paragens dos eléctricos e dos autocarros, como “meros espaços pouco diferenciados da via pública” (Costa, 1999, p.61), verificando-se uma clara e inequívoca diferenciação espacial entre estes e as paragens, sendo à luz da alínea anteriormente referida, os primeiros, considerados em TP e por conseguinte, local público de acesso reservado ou condicionado, uma vez que a circulação de pessoas se encontra sujeita a determinadas condições (casos dos eléctrico e autocarros); abarcando por sua vez as paragens, um carácter de domínio público de utilização comum, por corresponder a um local, onde a circulação do público se faz de forma livre, sem qualquer restrição (caso das paragens e ruas das cidades)²³. Pese embora, deva referir-se que, apesar desta maior incidência no estudo da implementação de videovigilância nos espaços de domínio público de utilização comum neste subcapítulo, a utilização da mesma no âmbito da segurança privada²⁴ e por conseguinte dos locais públicos de acesso reservado ou condicionado (interior dos TP) será, sem prejuízo, retratada no próximo capítulo, aquando de uma análise mais aprofundada do fenómeno em estudo.

²³ Entenda-se esta designação de utilização do domínio público pelos particulares, segundo Caetano (2004), como o uso comum ordinário do domínio público, proveitoso a todos e a todos acessível, independentemente de autorização ou de licença.

²⁴ Para um melhor entendimento, consultar a Lei n.º 35/2004, de 21 de Fevereiro, a qual prevê no seu artigo 13.º a possibilidade das entidades de segurança privada ou dos serviços de autoprotecção utilizarem equipamentos electrónicos de vigilância com capacidades de gravação de imagem e som.

3.3.1. O conceito

Quando actualmente nos referimos a modernas medidas de prevenção e dissuasão de actos ilícitos criminais, a videovigilância surge-nos irremediavelmente como uma medida credível, sendo que actualmente, numa perspectiva de prevenção e repressão da criminalidade, se vem apostar sobretudo, em recursos tecnológicos (Rodrigues, 1999), neste sentido e sem fazer referência aos pormenores técnicos inerentes e particulares deste tipo de ferramentas²⁵, vai de seguida proceder-se a um enquadramento da expressão videovigilância, por forma a, em tempo oportuno, se poder desenvolver esta temática no campo pretendido, o da prevenção.

Segundo a definição do International Course Cranfield University, a vigilância dever ser entendida como: “uma operação inteligente para adquirir informação acerca das actividades, das associações e do comportamento de um indivíduo ou de um grupo de indivíduos” (Manunta, 1997, p.5), pelo que, a videovigilância não é mais que uma forma de vigilância electrónica à distância, realizada por meio de operações de imagens captadas por câmaras (Castro, 2005). Segundo Goold (2004), a videovigilância representa uma tecnologia de vigilância, no sentido em que, várias câmaras de vídeo, que filmam uma determinada área, se encontram ligadas a uma central de controlo, vulgarmente designados nos países anglo-saxónicos, por CCTV. Para Ratcliffe (2006) de entre os sistemas de videovigilância podemos distinguir duas categorias, tendo em conta a participação do elemento humano: um sistema passivo, utilizado pela Carris nos seus TP, quer eléctricos, quer autocarros, em que as imagens são enviadas para um gravador, podendo ser recuperadas e observadas posteriormente, caso de facto se verifique a existência de denúncia de algum crime; e um sistema activo, utilizado por exemplo nas câmaras de cais do ML, em que existe um operador que monitoriza, de forma constante, uma série de imagens em tempo real. Todavia e, embora um sistema de videovigilância possa, empiricamente ser entendido como a simples utilização de uma câmara estática, um monitor e um gravador, num sistema típico, e falando nos casos em concreto dos TP de Lisboa, um sistema de videovigilância desta natureza, é usualmente constituído por: uma central

²⁵ Entenda-se por ferramentas, os aspectos técnicos inerentes da utilização de um sistema de videovigilância, aconselhando para uma melhor compreensão acerca desta temática (Chambel, 2000).

de monitorização equipada com gravadores e monitores; várias câmaras de vídeo que enviam as imagens para uma central; e operadores a visualizar as imagens.

3.3.2. A videovigilância enquanto ferramenta de prevenção criminal

Como é sabido, num actual contexto de Estado Pós-Social, que visa uma lógica de menos Estado, melhor Estado (Júnior, 2003), no âmbito da função policial do mesmo e verificando-se uma enorme insustentabilidade da política de mais polícias, para uma melhor segurança, o recurso às novas tecnologias constitui um contributo imprescindível para a manutenção da segurança pública e prevenção criminal. Neste plano da prevenção da criminalidade, segundo Gomes (1997) é notória a contribuição da videovigilância enquanto novo e eficaz instrumento, auxiliar da actividade policial, pelo que o recurso cada vez maior desta ferramenta, surge como resultado de uma tendência mais geral, baseada num policiamento baseado no risco (risk-based policing), segundo o qual, dispositivos de videovigilância vêm sendo implementados em locais públicos ou abertos ao público, privilegiando-se as zonas de risco acrescido, como corredores do Metro ou dos autocarros das “linhas de risco” e as grandes estações de caminhos-de-ferro, entre outros.

Para Beck (2000), as forças de segurança caminham no sentido da implementação de medidas de prevenção e vigilância, por forma a corresponder aos anseios dos cidadãos por maior segurança, sendo na sociedade de risco, onde a segurança toma a forma de trave mestra e a actividade de polícia é dirigida com cada vez mais incidência, na avaliação e gestão do mesmo utilizando as tecnologias de vigilância (Fernandes, 2006).

Os sistemas de videovigilância têm vindo a ser, progressivamente, utilizados pelos serviços policiais para a prevenção da criminalidade, em locais públicos de utilização comum, na maioria dos países europeus, sendo que a maior expressão da utilização da videovigilância, pela polícia para fins de prevenção criminal, encontra-se no Reino Unido, onde as câmaras podem ser observadas nas ruas e praças dos principais centros urbanos, remontando a instalação do primeiro sistema de videovigilância num espaço público de utilização comum a 1985, na cidade de Bournemouth. Desde então, a videovigilância tem vindo a crescer de forma

exponencial. Em Portugal, foi com a Lei n.º 1/2005²⁶, de 10 Janeiro que se estabeleceu, a possibilidade das forças e serviços de segurança utilizarem sistemas de videovigilância em locais públicos de utilização comum, para fins de prevenção criminal, no qual o seu artigo 2.º, n.º 1, estipula que, a utilização da videovigilância visa, exclusivamente: a protecção de edifícios e instalações públicos e respectivos acessos; a protecção de instalações com interesse para a defesa nacional; a protecção da segurança das pessoas e bens públicos ou privados, e a prevenção da prática de crimes em locais em que exista razoável risco da sua ocorrência.

Assim sendo, a prevenção criminal assume-se como a principal actividade a desenvolver pelas forças de segurança, visando de algum modo contribuir para influenciar o comportamento dos indivíduos de forma a evitar, que os mesmos cometam crimes, constituindo neste sentido, a implementação da videovigilância, enquanto forma de vigilância formal, contemplada por Clarke (1996), como uma das técnicas a utilizar no ambiente físico, por forma a contribuir para: aumentar o esforço para se cometer o crime; reduzir as recompensas do crime; e a aumentar os riscos de ser detectado, partindo-se sempre da premissa, de que um delinquente é um ser racional, e que nesse sentido à luz da teoria da escolha racional, renunciará à prática do acto se vislumbrar que os ganhos esperados, não valem esse esforço, e risco (Ferreira, 2007), tornando neste prisma a acção criminosa menos atractiva aos olhos dos criminosos.

3.3.3. Vantagens associadas

Face à cada vez mais complexa e sofisticada realidade criminal, a utilização da videovigilância, constitui uma inevitabilidade decorrente da evolução social e tecnológica. Os benefícios decorrentes da utilização desta tecnologia, evidenciam-se na prevenção criminal, sobretudo na redução da criminalidade praticada contra o património, na redução do sentimento de insegurança, assim como na gestão operacional dos meios policiais e produção de informações.

Relativamente a uma redução nos crimes contra o património, segundo Ferreira (2007), os programas de protecção de TP, baseados na introdução de circuitos

²⁶ Entretanto alterada pela Lei n.º 39-A/2005, de 29 de Julho.

fechados de videovigilância, nas estações ou interfaces²⁷, têm permitido alcançar reduções nos furtos e roubos na ordem dos 10 a 30%, sendo que medidas como a introdução devidamente publicitada, destes circuitos no interior dos TP, está associada a reduções significativas de actos de vandalismo e de injúrias, bem como agressões a passageiros e funcionários.

No que respeita ao sentimento de segurança, uma das grandes vantagens que a implementação de um sistema desta natureza visa alcançar, é a redução do medo do crime, pelo sentimento de segurança que a presença das câmaras pode permitir, constituindo-se para Ladeira (2006), o CCTV como uma medida importante para atingir a paz social. Segundo um relatório publicado por Gill e Spriggs (2000), referente ao estudo do impacto da videovigilância no sentimento de insegurança, que incidia na análise de treze áreas cobertas por CCTV, por toda a Inglaterra, concluiu-se que após a colocação das câmaras, ocorreu uma diminuição na preocupação das pessoas serem vítimas de crimes. Mesmo que o sistema não seja tão eficaz como as pessoas pensam, o facto de as câmaras marcarem presença nos locais, vai incutir nas pessoas, de que qualquer ilícito criminal captado, chega imediatamente ao conhecimento da polícia, podendo criar um sentimento de segurança entre os cidadãos, que acreditam na sua eficácia, embora não seja um sentimento generalizado.

Numa perspectiva de gestão dos meios operacionais, é inquestionável que a implementação de sistemas de videovigilância nos locais públicos de utilização comum, veio indicar o surgimento de novas formas de vigilância e mudanças na forma de actuação da polícia, tendo constituído razão basilar na introdução de CCTV pela polícia britânica, a convicção de que este sistema, melhoraria a eficiência do policiamento existente, possibilitando a afectação de mais recursos ao patrulhamento de outras áreas das cidades (Goold, 2004), contribuindo numa diminuição do tempo de resposta da polícia aos incidentes; maior eficiência na resolução das ocorrências; e substancial melhoria da afectação de recursos, tendo inclusive esta melhoria na distribuição de recursos, colocação das câmaras, contribuído com um reflexo muito positivo no sentimento de segurança dos elementos policiais, sendo ainda de salientar, que estes sistemas de videovigilância, permitem ainda na esfera de Ratcliffe (2006),

²⁷ Entenda-se por interfaces, como área afecta à circulação de passageiros destinados a diferentes tipos de transporte, fazendo sobretudo ligações entre linhas do metropolitano e outros transportes.

permitir determinar o nível de resposta policial apropriado, a um determinado incidente.

No que respeita às informações, a implementação de sistemas de videovigilância tem também um papel muito importante, na medida em que contribui para o alargamento das possibilidades de recolha e produção de informações por parte da polícia. Alguns autores consideram, inclusive, que a utilização da videovigilância pelas forças policiais, está relacionada com o aparecimento de um novo conceito de policiamento: o *intelligence-led policing*²⁸ (policiamento dirigido por informações). Para Goold (2004) a utilização das novas tecnologias de vigilância electrónica, como a videovigilância, converge para a redução da dependência das forças policiais do factor humano na produção de informações e pressupõe a entrada da polícia, na era da inteligência electrónica.

Sendo inegável actualmente, que os sistemas de CCTV constituem uma forma de vigilância electrónica capaz da recolha de vasta informação, importa ainda referir, que a mesma, quando integrada no contínuo e dinâmico ciclo de produção de informações policiais, pode consubstanciar um instrumento fundamental, para alcançar a inteligência policial, indispensável à segurança pública das sociedades contemporâneas.

De referir ainda, que, para além destes benefícios no campo da prevenção criminal, a utilização de sistemas de videovigilância, constitui-se ainda como um útil instrumento, para o desempenho da função de investigação criminal da polícia (Uribe, 2006), na medida em que, a partir das gravações, se permite obter meio de prova²⁹ facilitando a incriminação³⁰, beneficiando neste sentido o sistema judicial, pois segundo Goold (2004) a implementação do CCTV, conduz a um aumento da

²⁸ Este conceito de policiamento corresponde à implementação, pela polícia, de medidas que permitam conhecer o ambiente criminal (*interpret the criminal environment*), com o objectivo de produzir informações (*intelligence*) que auxiliem os decisores policiais (*decision-makers*) no planeamento e na adopção de estratégias que melhor previnam o crime (Ratcliffe, 2007).

²⁹ Em Portugal, o CPP admite valor probatório às reproduções mecânicas (de entre as quais se podem incluir as gravações da videovigilância) se as mesmas não forem ilícitas, nos termos da lei penal, vide artigos 164.º a 170.º do CPP.

³⁰ São vários os diplomas que salvaguardam a utilização de imagens nos termos da legislação processual penal. Veja-se por exemplo, o artigo 8.º, n.º1, da Lei n.º 1/2005, de 10 de Janeiro, ou o artigo 13.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 35/2004, de 21 de Fevereiro (diploma regulador da actividade de segurança privada).

admissão de culpabilidade dos delinquentes, quando conscientes de que as suas acções foram gravadas e podem ser usadas como prova. Porém, e como de seguida se poderá perceber, a tecnologia não é perfeita, sendo que nem sempre as imagens se mostram claras, de forma a permitir uma identificação inequívoca dos suspeitos, no entanto muitas vezes os delinquentes não estão conscientes deste aspecto e declaram-se culpados (Goold, 2004).

3.3.4. Principais limitações

Como se referiu anteriormente e apesar das inúmeras vantagens evidenciadas pelo uso de sistemas de videovigilância, com vista à prevenção criminal, pode afirmar-se que não existem técnicas perfeitas, tendo desse modo, a utilização de sistemas de videovigilância por parte das forças policiais, na maioria das cidades europeias, recebido imensas críticas relacionadas com as consequentes violações dos direitos fundamentais dos cidadãos, na medida em que o recurso à videovigilância, como forma a pôr cobro à prática de crimes, pode “ (...) violar direitos pessoais tais como o direito à imagem, à reserva da intimidade da vida privada e familiar, à liberdade em geral e de circulação em especial, que (...) são corolários do direito à integridade moral que solidifica forte e materialmente o princípio fundamental do Estado de Direito Democrático: o respeito da dignidade da pessoa humana” (Valente, 2006, p.122 e 123), acentuando-se um conflito entre o direito público à segurança e o respeito pelos direitos liberdades e garantias.

Outro aspecto negativo associado aos métodos espaciais de prevenção criminal, em geral e à utilização de sistemas de videovigilância, em particular, está relacionado com a transferência da criminalidade (*displacement*) que assenta na ideia de que, ao se adoptarem medidas preventivas que alteram o meio onde o crime ocorre, as oportunidades criminais são removidas ou dificultadas, o que provoca uma inevitável transferência de acções delituosas para outros locais (Ratcliffe, 2006), podendo esta transferência da criminalidade poder assumir várias formas: a transferência geográfica (*geographical displacement*); transferência temporal (*temporal displacement*); transferência de alvo (*target displacement*) e a transferência do modus operandi (*tactical displacement*). Todavia, esta questão da transferência da criminalidade, é um fenómeno de difícil previsão e detecção (Tilley, 1993), sendo que embora a deslocação da criminalidade possa acontecer de facto, esse prejuízo não

ultrapassa os benefícios, na redução da criminalidade, na área vigiada (Ratcliffe, 2006), podendo daqui concluir-se, que a implementação de câmaras de videovigilância numa determinada área pode contribuir, não para a transferência da criminalidade, mas sim, para a transferência do efeito preventivo, desenvolvendo-se neste sentido, um processo de difusão de benefícios.

4. ESTUDO DE CASO – OS ELÉCTRICOS 15 E 28 DA CARRIS

Os estudos aperfeiçoam a natureza e são
aperfeiçoados pela experiência

Francis Bacon

4.1. Metodologia

Finda a fase conceptual, de crucial importância, uma vez “fornecer à investigação as suas bases, a sua perspectiva e a sua força” (Fortin, 1999, p.39), as decisões tomadas nesta fase da investigação, designada comumente por fase metodológica, são determinantes para assegurar a fiabilidade e a qualidade dos resultados do estudo. Parafraseando Fortin (1999,p.40) “no decurso desta fase, o investigador determina os métodos que utilizará para obter as respostas às questões de investigação colocadas ou às hipóteses colocadas. É necessário escolher um desenho apropriado, segundo se trata de explorar, de descrever um fenómeno, de examinar associações e diferenças ou de verificar hipóteses. O investigador define a população e escolhe os instrumentos mais apropriados para efectuar a colheita de dados.”

O tipo de estudo do presente trabalho é qualitativo, uma vez que é marcado pela intersubjectividade e pelo raciocínio indutivo (Fortin, 1999). A abordagem qualitativa visa um estudo “das coisas nos seus ambientes naturais, procurando o sentido, ou a interpretação, de um fenómeno em termos de significados que as pessoas trazem até eles” (Denzin & Lincoln, 1994, p.2), em que o investigador “observa, descreve, interpreta e aprecia o meio e o fenómeno tal como se apresentam, sem procurar controlá-los (Fortin, 1999, p.22), sendo neste sentido, o objectivo aqui adjacente, mais do que avaliar, descrever ou interpretar.

De entre este carácter qualitativo, a fase metodológica deste trabalho é caracterizada, como sendo um tipo de estudo descritivo, designadamente um estudo de caso. Este tipo de método, de estudo de caso, é segundo Bell (1993, p.23) “especialmente indicado para investigadores isolados, dado que proporciona uma oportunidade para estudar, de uma forma mais ou menos aprofundada, um determinado aspecto de um problema em pouco tempo”, sendo que, o que caracteriza um estudo de caso, é a subtileza com que se conseguem acumular dados, sobre um caso particular (Robert, 1998). Para Yin (1994), os estudos de caso baseiam-se em

generalizações estatísticas, isto é, o investigador utiliza a teoria como forma de alcançar e generalizar os resultados.

Uma das vantagens da utilização de um estudo desta natureza, consiste na possibilidade de extrair ideias e sustentar ou verificar hipóteses, no entanto, apresenta como principal limitação, o facto de na grande parte das situações, os resultados do mesmo, não serem passíveis de ser generalizados a outras situações, podendo os mesmos ser ainda incompletos ou incomparáveis (Fortin, 1998). Pese embora, segundo a mesma autora (Fortin, 1998), estas limitações, são minimizáveis se for considerada a pertinência de se utilizar este método, na exploração de novos fenómenos.

4.2. Questões de pesquisa

O estudo que se pretende levar a cabo, assenta na ideia de que o crime, depende em larga medida da percepção de oportunidade do defensor, pese embora, seja muitas vezes distorcida, devido a um incompleto conhecimento do meio.

Perspectivando o crime do ponto de vista do ofensor, releva então a ideia de uma certa racionalidade no cometimento de certos actos, decorrentes da apreensão de que, da mesma forma que existem elementos facilitadores para a ocorrência de crime, podem existir também, obstáculos físicos e sociais a limitar as oportunidades criminais.

Ao admitir-se que o delito encerra uma racionalidade, é convidar o investigador a ir além das aparências, além do que o crime tem de condenável e de insensato, para interrogar não as suas causas, mas as suas razões. Conhecendo melhor, em cada caso, os objectivos dos delinquentes, as dificuldades que encontram e os riscos a que se expõem, torna-se mais fácil imaginar estratégias preventivas adequadas. É neste sentido, que a prevenção situacional, repousando na ideia de que a passagem ao acto criminoso, não se deve apenas, à motivação do potencial criminoso, mas também, às características situacionais, sendo certo que, certos crimes ou incivildades, poderiam ser evitados se o ambiente em que os mesmos se materializam fosse manipulado de forma adequada, que este trabalho, foi estruturado e orientado no sentido de apurar as seguintes questões de investigação:

- partindo do pressuposto que a passagem ao acto criminal, não resulta apenas das motivações do autor, mas também das oportunidades criadas para que as pessoas (Carteiristas) actuem criminalmente, procurar-se concentrar esforços, no sentido de conhecer quais as razões da prevalência desses crimes no contexto do estudo de caso, em detrimento do quem e consequentes sanções;
- depois de compreendidas as razões para o cometimento deste crime (Furto por Carteirista), então imaginar estratégias preventivas adequadas, indo de em conta à metodologia da prevenção situacional, isto é, visando aumentar a dificuldade do crime; aumentar os riscos para o delinquente; e por fim, passar a trabalhar-se no sentido de reduzir os ganhos espectáveis, através do cometimento do mesmo.

Em suma, o que se visa nesta observação, e num plano mais concreto, é também, perceber, qual o efeito da implementação da videovigilância, nos casos em estudo, enquanto ferramenta de vigilância formal, utilizada como mecanismo de prevenção situacional, com vista a reduzir a oportunidade de passagem ao acto e aumentar o risco de detecção do Carteirista.

4.3. O campo de observação

No seguimento do estudo de caso e uma vez que o mesmo, surge num contexto de alcançar uma melhor compreensão do ambiente propício, à ocorrência do fenómeno do Furto por Carteirista, visa-se neste sentido, na tentativa de procurar analisar as situações pré-criminais, com vista a uma estratégia, sobretudo de redução de oportunidades, centrar atenções para as carreiras dos eléctricos 15 e 28 da CARRIS.

A prevalência do fenómeno do Furto por Carteirista, encontra-se demasiadamente imbricado nestas duas carreiras, correspondendo no ano de 2009, as mesmas a 63,9% da criminalidade denunciada no COMETLIS (Vd. Anexo 1) em toda a rede da CARRIS.

Desta forma, pretende-se narrar neste campo, “o da observação”, aquilo que foi entendido como as características ligadas ao meio envolvente, à situação, que pudessem nestas áreas conduzir à prática do Furto por Carteirista e nesse sentido, foram tomados apontamentos, sobre o tipo de veículos dessas carreiras, as características dos percursos, o tipo de utentes e sobretudo os sistemas de prevenção

existentes (incluindo eventuais policiamentos) e em que locais, com vista à efectiva redução das oportunidades à passagem ao acto, por parte do Carteirista.

Apenas na AML, são transportados diariamente pelas empresas públicas de transportes, largos milhões de passageiros, fazendo somente a CARRIS, desde 2005 a 2009, uma média anual de transportes, de 237 milhões de passageiros, por ano (vd. Anexo 2), sendo consensual e uma preocupação constante, que o bem-estar e a segurança dos passageiros, bem como trabalhadores, devam constituir uma prioridade assumida por todos.

4.3.1. Descrição dos veículos

A missão da CARRIS, é a prestação do serviço de transporte público urbano de serviço público de passageiros, sendo detentora da exclusividade do direito de exploração do transporte público de passageiros, de superfície, em Lisboa, abrangendo o Concelho de Lisboa e zonas limítrofes, como sendo os Concelhos de Amadora, Loures, Oeiras e Odivelas. O serviço público regular da CARRIS, utiliza e tendo em conta o objecto de estudo, 10 eléctricos na Carreira 15, denominados por Eléctricos Articulados (vulgo, E15), (vd. Figura 4);

Figura 4. Eléctrico articulado da CARRIS



Fonte: www.google.pt

e 39 Eléctricos Remodelados/Históricos (vulgo, E28) (vd. Figura 5), que funcionam em qualquer das Carreiras³¹, estendendo-se esta área por 48quilómetros.

³¹ Excluem-se os 8 Eléctricos Históricos de reserva, para Turismo.

Figura 5. Eléctrico Remodelado/Histórico da CARRIS



Fonte: www.google.pt

Sendo que os primeiros apresentam uma lotação de 200 passageiros cada, unicamente afectos à carreira E15, enquanto que os Eléctricos “históricos”³² admitem uma lotação de 58 passageiros cada³³.

4.3.2. Percursos

Os Eléctricos visados, no estudo de caso, nomeadamente o E15 e E28 da CARRIS, constituem uma das maneiras mais agradáveis de visitar Lisboa, fazendo o E15, o percurso correspondente à zona histórica e central de Lisboa (Praça da Figueira), percorrendo ainda, toda a zona ocidental da cidade (vd. Figura 6), passando por Belém, possibilitando, a quem frequenta este tipo de transporte, obter uma visão de toda a zona ribeirinha, recheada de monumentos, dada a sua ligação à época dos descobrimentos.

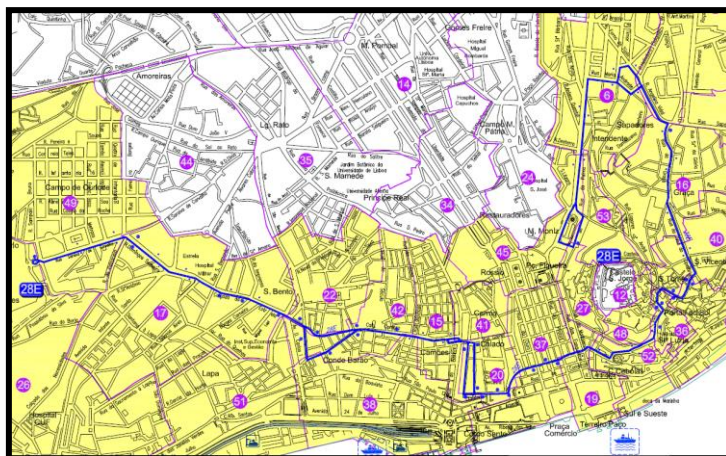
³² Estes eléctricos são veículos que foram integralmente reconstruídos em 1995 e 1996, preservando apenas as carroçarias de madeira das décadas de 1930 a 1940.

³³ Por aproximação, pode dizer-se que 40% dos lugares correspondem a assentos, isto é, lugares sentados e os restantes 60% da lotação dos veículos, corresponde a lugares de pé.

Figura 6. Percurso do Eléctrico 15 da CARRIS

Fonte: CARRIS

Por sua vez o E28, encontra-se mais imbricado na zona histórica (vd. Figura 7), propriamente dita da cidade de Lisboa, fazendo durante o seu percurso, atravessar um grande número de bairros históricos da cidade, comumente conotados, como sendo trajectos obrigatórios, para quem se desloque à mesma.

Figura 7. Percurso do Eléctrico 28 da CARRIS

Fonte: CARRIS

Quer pela sua história, arquitectura, ou simplesmente para passeio, as possibilidades são imensas. Contrariamente ao percurso efectuado pelo E15, o trajecto a realizar por este eléctrico, é bastante sinuoso, repleto de ruas íngremes e estreitas, quer descendo a Estrela até ao Palácio de São Bento, subindo ao Bairro Alto e Chiado, voltando a descer à Baixa, voltando a subir até ao Castelo de São Jorge, tornando-se

um ponto de referência no transporte de passageiros, que visem conhecer os bairros mais pragmáticos e atraentes da cidade, assim como desfrutar das vistas sobre a cidade.

4.3.3. Utentes

Lisboa, é sobretudo uma cidade cosmopolita de uma vasta qualidade e caracterizada pela oferta cultural, com eventos durante praticamente todo o ano, tornando-a uma das capitais europeias mais visitadas. Não só por isso, mas também pelo anteriormente exposto, é facilmente perceptível, que os percursos referentes a este tipo de eléctricos, têm como passageiros tipo, predominantemente turistas, sendo, por sua vez rotuladas por carreiras turísticas, dadas as especificidades dos seus percursos, e por inevitabilidade, pelos passageiros que fazem transportar.

Como foi referido, os passageiros predominantemente turistas, fazem-se deslocar neste tipo de transportes, não raras vezes, com o intuito de percorrer as zonas históricas das cidades. Visam sobretudo, um maior número de registos fotográficos possíveis, mostrando-se da maior parte das vezes distraídos, despreocupados, quer olhando para mapas, quer vendo qual a próxima paragem, ou mesmo desfrutando da vista, tornando-se presas fáceis para potenciais ofensores. Estes, no caso em concreto dos Carteiristas, têm consciência das vulnerabilidades do turista e procuram aproveitar-se desse facto, dos turistas estarem num meio que lhes é estranho, distraídos com as demais atracções inerentes ao percurso, aproveitando-se disso, para subtilmente lhes subtraírem um bem.

Foi possível observar durante os diversos percursos, em ambos os eléctricos, que os turistas, não são por si desconfiados, estando, e apesar de num ambiente estranho com a única e exclusiva preocupação de desfrutar ao máximo o percurso da viagem, ostentando ou expondo, ainda que involuntariamente, telemóveis, máquinas de filmar ou fotográficas, bolsos cheios, malas ou sacos com grandes volumes visíveis, entre outros. Segundo os dados³⁴ do observatório do turismo de Lisboa, de 2009, os TP, foram o meio de deslocação (para além do percurso apeado) mais

³⁴ Para um melhor entendimento sobre estes dados, consultar o relatório de 2009 do observatório do turismo de Lisboa, cujos dados evidenciados, são o resultado das conclusões obtidas da análise de 4 vagas de entrevistas acumuladas, realizadas nos meses de Abril, Junho, Agosto e Outubro de 2009, num total de 2121 entrevistas efectuadas a turistas estrangeiros, de visita à cidade de Lisboa.

utilizados pelos turistas, surgindo curiosamente como a actividade mais praticada pelos turistas na cidade de Lisboa, a visita a monumentos, evidenciando-se como os cinco monumentos mais visitados pelos turistas (por ordem decrescente de número de visitas) a Torre de Belém, o Mosteiro dos Jerónimos, o Castelo de São Jorge, o Padrão dos Descobrimentos e o Centro Cultural de Belém, curiosamente, atracções que fazem parte, quer dos percursos do E15, que é aqui clarividente, bem como do E28.

4.3.4. Paragens

Relativamente às suas paragens, os E15 durante o seu percurso, que vai desde a Praça da Figueira a Algés, percorre um total de 22 paragens (vd. Anexo 3), sendo que o E28, realiza um número bem superior a este último, na medida em que, no seu percurso desde o Martim Moniz até Campo de Ourique, percorre 34 paragens (vd. Anexo 4). Pese embora, estes eléctricos registem um grande fluxo de passageiros, diariamente, este fluxo de passageiros, manifesta-se desproporcional, no sentido em que há paragens mais visadas, pelos passageiros, em detrimento de outras. Neste sentido e recorrendo às estatísticas da CARRIS, as paragens com maior fluxo diário de passageiros, no E15 são: Cais do Sodré, Conde Barão e Santos (em sentido ascendente)³⁵, sendo por sua vez, as paragens Pedrouços, Largo da Princesa e Centro Cultural de Belém, onde se verifica um maior fluxo de passageiros (em sentido descendente)³⁶ (vd. Anexo 5). No que diz respeito ao E28, as paragens em que se regista um maior fluxo de passageiros, são: o Martim Moniz, Anjos, Graça, Rua da Conceição e Praça Luís de Camões (em sentido ascendente)³⁷, sendo por sua vez, as paragens de Campo de Ourique, Rua Saraiva de Carvalho, Estrela, Calçada do Combro, Rua da Conceição, Largo da Madalena, Voz do Operário e Graça, as que apresentam um maior fluxo de passageiros (em sentido descendente)³⁸ (vd. Anexo 6). Importa frisar, que alguns dos factores que podem estar directamente envolvidos com este maior ou menor fluxo de passageiros, nestas paragens, atendendo ao tipo de

³⁵ Entenda-se por sentido ascendente neste contexto do E15, aquele em que o veículo inicia a sua marcha na Praça da Figueira e termina o seu percurso em Algés.

³⁶ Entenda-se por sentido descendente, neste contexto do E15, aquele em que o veículo inicia a sua marcha em Algés e termina o seu percurso na Praça da Figueira.

³⁷ Entenda-se por sentido ascendente, neste contexto do E28, aquele em que o veículo inicia a sua marcha no Martim Moniz e termina o seu percurso em Campo de Ourique.

³⁸ Entenda-se por sentido descendente, neste contexto do E28, aquele em que o veículo inicia a sua marcha em Campo de Ourique e termina o seu percurso no Martim Moniz.

percurso, bem como, ao passageiro tipo (turista), deve-se sobretudo à presença de atracções turísticas nas proximidades das mesmas, ou pelo simples facto de permitirem um rápido e fácil acesso, a outros tipo de transportes, dando como exemplo o Cais do Sodré, no percurso do E15, que é um *interface*³⁹ e no caso do percurso do E28, o exemplo da Rua da Conceição, que atrai um grande número diário de turistas, uma vez se encontrar numa área de fácil acesso a atracções turísticas.

4.3.5. Sistemas de prevenção existentes

Tendo em vista almejar o cerne da questão deste trabalho, que passa por avaliar o efeito da introdução de medidas de prevenção situacional, com vista à prevenção do fenómeno do Furto por Carteirista, irá de seguida procurar conhecer-se, o que a Operadora CARRIS (detentora da exploração das carreiras dos E15 e E28), tem realizado com vista a uma redução do Furto por Carteirista. Procura-se aqui, sobretudo, perceber qual o efeito da implementação do sistema de videovigilância introduzido nestas carreiras, enquanto medida de prevenção situacional e nesse sentido, analisar quais os seus efeitos ao nível da prevenção, do fenómeno em estudo.

Como é sabido, o direito à segurança está constitucionalmente consagrado, é um dever do Estado para com os seus membros, que o prossegue através dos seus organismos e serviços, assumindo uma das suas actividades essenciais, no sentido de garantir as afectividades dos direitos civis, políticos e sociais, gerando um clima de segurança, liberdade e progresso. Porém, a prevenção situacional vem inverter, a relação das partes aqui veiculada, no sentido em que o cidadão aguarda passivamente que o Estado lhe garanta protecção. Este tipo de prevenção, vem claramente, alertar para o facto de a segurança, não ser uma prerrogativa exclusiva do Estado, mas pelo contrário, será à sociedade civil que caberá reflectir sobre os dispositivos de segurança de que poderá necessitar, cabendo neste âmbito aos poderes públicos, o de ajudar a controlar e verificar a sua adequação, sancionando em caso de risco demasiado importante ou de medidas insuficientes (Gomes, 1997). Deste modo, atendendo à realidade criminal contemporânea e às políticas preventivas, seguidas nos demais países europeus, também o legislador português preceituou a possibilidade de utilização de sistemas de videovigilância, por entidades públicas e privadas, podendo

³⁹ Entenda-se por *interface* uma paragem ou estação, onde se pode aceder a outros tipos de transportes.

esta tecnologia hoje em dia ser utilizada como instrumento de prevenção, quer em locais públicos, quer em espaços privados (Madaleno, 2007).

É à luz do diploma que regula o exercício da actividade de segurança privada (Decreto-Lei n.º 35/2004, de 21 de Fevereiro)⁴⁰, que prevê, no seu artigo 13.º, a possibilidade das entidades de segurança privada ou dos serviços de autoprotecção utilizarem equipamentos electrónicos de vigilância com capacidades de gravação de imagem e som. Pese embora, para a instalação de câmaras, é sempre necessária uma autorização prévia da Comissão Nacional de Protecção de Dados (vulgo, CNPD), sendo que a CARRIS não foi excepção e no respeitante à instalação e funcionamento de videovigilância nos veículos da sua frota, dispõe de duas autorizações da CNPD: a primeira autorização, foi a n.º 186/2001 de 30 de Outubro, relativa á instalação de videovigilância nos seus primeiros veículos; e uma segunda autorização, a n.º 2276/2008, de 27 de Outubro, relativa à instalação de videovigilância, em todos os veículos da sua frota.

A CARRIS, foi pioneira em Portugal, no estudo, bem como, implementação da videovigilância em veículos, sendo que os primeiros sistemas implementados, foram em 2001, em 30 autocarros da operadora. Por sua vez, nos eléctricos a implementação de um sistema de videovigilância, deu-se um pouco mais tarde, tendo os primeiros sistemas nestes veículos, sido instalados em 2003, em 13 eléctricos (9 Remodelados e 4 Articulados), tendo em 2005, sido instalados em mais 36 eléctricos (30 Remodelados e 6 Articulados), procedendo-se em 2008 ao alargamento da implementação destes sistemas, aos Elevadores e Ascensores da CARRIS.

No caso em particular dos E15 e E28 da CARRIS, o sistema de videovigilância é composto por um videogravador digital com disco rígido amovível e amortecedores especiais, com uma capacidade de disco, que pode variar entre os 40 GB (nos mais antigos), a 120 GB (nos veículos mais modernos), sendo que, quando o disco fica cheio, o sistema procede à gravação por cima, apagando as imagens mais antigas. Os Eléctricos Remodelados, são constituídos por 3 câmaras e um gravador digital (vd. Anexo 7), e os Eléctricos Articulados, uma vez serem de maiores dimensões, são então constituídos por 4 câmaras e um gravador digital (vd. Anexo 8),

⁴⁰ Alterado pelo Decreto-Lei n.º 198/2005, de 10 de Novembro.

sendo por sua vez, também a disposição das câmaras, alvo de parecer da CNPD. O sistema de videovigilância implementado nos Eléctricos do presente estudo de caso, constitui o chamado sistema de videovigilância passivo, uma vez funcionar em modo CCVR⁴¹, isto é, um sistema em que as imagens são gravadas para um gravador, podendo ser posteriormente recuperadas e observadas, caso exista denúncia da prática de algum incidente relevante ou crime, sendo o disco retirado e visualizado em equipamento próprio, instalado no Centro de Visionamento do Gabinete de Qualidade e Segurança (vulgo, GQS) da CARRIS.

Antes de se passar para o estudo do efeito da implementação dos sistemas de videovigilância na CARRIS, mais propriamente das carreiras em estudo, importa referir também, a intervenção que a PSP tem exercido nas carreiras visadas e demais área do COMETLIS, no que à criminalidade dos TP diz respeito. A área correspondente ao percurso das carreiras visadas, coincide com o território de actuação da PSP, em geral e mais particularmente à Divisão de Segurança a Transportes Públicos (vulgo, DSTP), revelando-se a existência de uma forte cooperação na prevenção e combate à demais delinquência nos TP, por parte desta última, em “cooperação” com a CARRIS, que em 2004 estabeleceu uma parceria com o COMETLIS, no sentido de conseguir a realização de serviços remunerados nas suas carreiras mais problemáticas (E15 e E28). Essa proposta foi aceite e desde então, que vem sendo realizado um serviço de remunerado pela PSP, às carreiras E15 e E28, fazendo-se o mesmo em dois períodos, um de manhã⁴² e outro, da parte da tarde⁴³, em que num primeiro, se encontram de serviço remunerado aos eléctricos, 2 elementos das Brigadas de Prevenção Criminal (vulgo, BPC) da DSTP, sendo que, num segundo período, o da tarde, o policiamento é realizado por 2 elementos pertencentes à Divisão de Investigação Criminal (vulgo DIC) de Lisboa.

Este tipo de policiamento é realizado à civil⁴⁴, em serviço remunerado, pago pela CARRIS, no qual os elementos circulam pelos percursos das carreiras visadas neste estudo, de forma a, sobretudo, prevenirem os Furtos por Carteirista, que assolam a operadora e demais passageiros destas carreiras.

⁴¹ Entenda-se em inglês por: “Closed Circuit of Video Recorder”

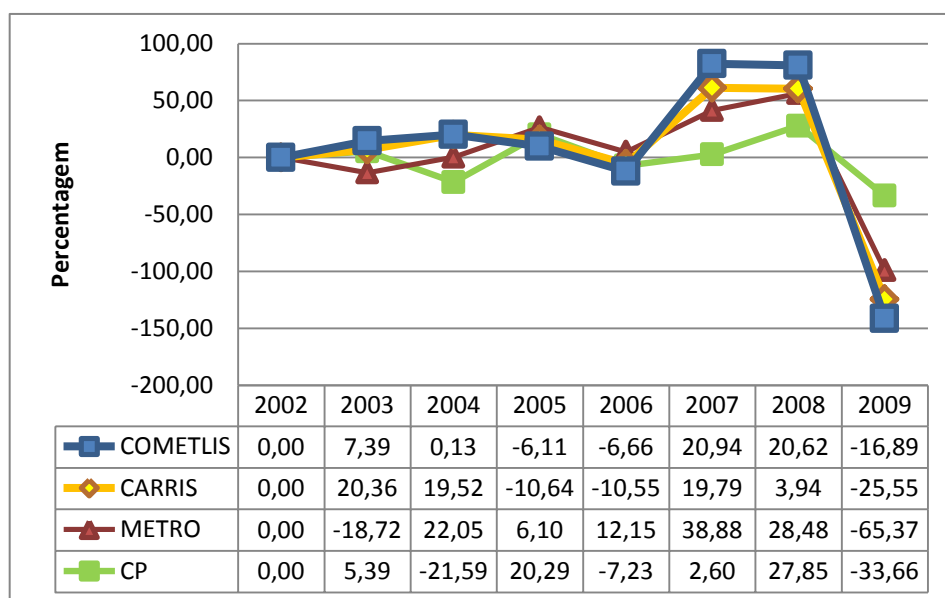
⁴² Por período da manhã, entenda-se das 09H30 às 13H30

⁴³ Por período da tarde, entenda-se das 14H30 às 18H30

⁴⁴ Entenda-se por à civil, o serviço policial realizado sem ostentar uniforme policial.

Porém e dado que o cerne deste trabalho passa por perceber à luz da prevenção situacional, qual o contributo prestado pela videovigilância, enquanto factor de vigilância formal, que neste momento se vai proceder à análise do gráfico 1, que vem ilustrar a evolução do Furto por Carteirista, no COMETLIS, fazendo também alusão à evolução do fenómeno, nas demais operadoras (CARRIS, ML e CP), no sentido de se perceber, quais os efeitos resultantes, da implementação de um sistema desta natureza, no campo deste estudo:

Gráfico 1 – Evolução do Furto por Carteirista no COMETLIS/Transportes Públicos 2002/ 2009



Como se pode aluir a partir dos resultados, e tendo em conta que os primeiros sistemas de videovigilância nos Eléctricos 15 e 28 da CARRIS, começaram a ser introduzidos em finais do ano de 2003, importa, agora, perceber qual o efeito da implementação da mesma, sobretudo na CARRIS quando comparada com a evolução do fenómeno no COMETLIS e restantes operadoras de TP. Como se pode facilmente perceber a partir do gráfico, o efeito da implementação da videovigilância no COMETLIS, a par da CARRIS, não se fez sentir de imediato, pelo que o fenómeno do Furto por Carteirista foi evoluindo (crescendo), até ao ano de 2004, apresentando um decréscimo apenas nos anos de 2005 e 2006, tendo porém voltado a registar um aumento de 2 anos consecutivos até 2008, voltando a descer em ambos, no ano de 2009 (o que não tem efeitos directos com a implementação do sistema, mas sim foi geral a nível do COMETLIS e demais operadoras). Isto vem revelar claramente que a implementação de o sistema de videovigilância, por si só, não contribui para uma

redução eficaz do fenómeno em estudo, uma vez que apenas em 2005, se começaram a registar decréscimos na prevalência do mesmo, sobretudo na CARRIS, bem como no COMETLIS, tendo no ano seguinte à sua instalação o efeito sido, contrário ao pretendido, uma vez que registou um aumento de 19,52 % comparativamente ao ano de 2003, sendo de realçar a descida verificada em 2009, quer no COMETLIS, CARRIS e CP, sendo a mesma descida clarividente no caso do ML, que atingiu uma quebra de 65% de Furtos por Carteirista na Operadora, e que sem prejuízo ira ser abordado na análise e discussão dos resultados.

Na análise e discussão, vai, a partir dos resultados visualizados neste gráfico, bem como através de toda a informação obtida no campo da observação, proceder-se ao cruzamento da mesma, com as percepções dos demais entrevistados, relativamente ao impacto directo ou indirecto da implementação da videovigilância nas Carreiras em estudo, bem como, perceber quais as razões da prevalência deste fenómeno no contexto deste estudo de caso, para de seguida e depois de compreendidas quais as razões para o cometimento dos mesmos, serem enumeradas estratégias preventivas adequadas, indo em conta a metodologia da prevenção situacional, no sentido de se procurar aumentar a dificuldade do crime, aumentar os riscos do delinquente, e por último, trabalhar-se no sentido de se reduzirem os ganhos espectáveis, através do cometimento do mesmo, no sentido da prevenção do fenómeno em TP, sobretudo nas Carreiras E15 e E28 da CARRIS, que como se poderá testemunhar, são as mais fustigadas pelo fenómeno em estudo.

4.4. Métodos de recolha de informação

Relativamente ao método de recolha de informação, este estudo de caso é classificado em explicativo sem experimentação, uma vez que serve, segundo Fortin (1994, p.165) para “descrever, explorar ou explicar um fenómeno complexo ou para verificar proposições teóricas a partir de uma análise em profundidade, dos diferentes elementos do fenómeno”. Num estudo de caso, segundo Bell (1993, p. 23) “apesar de a observação directa e as entrevistas serem os métodos mais frequentemente utilizados nesta abordagem, nenhum método é excluído”. Neste sentido as técnicas de recolha de informação seleccionadas para a realização deste estudo de caso, são aquelas que se adequam melhor à tarefa ou problemática em estudo. O método de recolha utilizado para a colheita de dados neste trabalho, foi a observação directa não participante e

entrevistas semi-directivas⁴⁵. Em relação ao primeiro método este foi usado, uma vez que era intenção estudar a envolvente adjacente a estas carreiras da CARRIS. Tal como define Fortin (1999, p.241) “a observação directa visa descrever os componentes de uma dada situação social (pessoas, lugares, acontecimentos, etc.) a fim de extrair tipologias (...)”. A observação, busca a colheita de dados in situ, e segundo a autora supra citada é usada, quando o objectivo do estudo, necessita de dados difícil de serem obtidos de outra forma. Assim sendo, foi feita a observação da envolvente onde se regista a maior prevalência do fenómeno em estudo no COMETLIS, designadamente as carreiras dos eléctricos 15 e 28 da CARRIS, tendo a observação sido realizada ao longo de vários dias, tendo sido levantadas as notas de campo, anteriormente expostas.

Fortin (1999), defende, que em alguns estudos, a observação pode constituir um método complementar de colheita de dados. Tal como acontece neste trabalho, esta observação foi complementada com outro método, designadamente as entrevistas. As entrevistas, para Fortin (1999, p.245): “permitem colher informações junto dos participantes relativas aos factos, às ideias, aos comportamentos, às preferências, aos sentimentos, às expectativas e às atitudes (...) apoiam-se nos testemunhos dos sujeitos, não tendo o investigador acesso, senão ao material que o participante consente em fornecer-lhe”. Neste estudo, foram utilizadas as entrevistas semi-directivas e visaram entidades ou personalidades “directamente” ligadas ao fenómeno em estudo, tendo deste modo, sido entrevistados: Oficiais da PSP, responsáveis pela segurança das operadoras (CARRIS e ML), Turismo de Lisboa, Magistrados do Ministério Público (vulgo, MP), entre outros, tendo sido efectuadas entrevistas a 16 pessoas (vd. Anexo 9 a 24), em que o *corpus* do estudo, constituído pelas mesmas, foi posteriormente analisado, não tendo os guiões das mesmas obedecido a um modelo único, tendo pelo contrário, revestido por sua vez um forma semi-directiva e não semi-estruturada⁴⁶ tendo sido adaptados, atendendo ao agente (entrevistado) sobre o qual foram aplicadas. Assim, foram realizados 8 guiões de entrevista distintos, ainda

⁴⁵ Entenda-se por entrevistas semi-directivas, as entrevistas em que as perguntas, ainda que obedecendo a uma ordem pré-estabelecida, não tinham que obedecer sempre a uma estrutura rigorosa, sendo para tal considerados factores como a disponibilidade e estado de espírito do entrevistado e lhes concedido alguma liberdade no tempo e na forma a como cada um procedia às respostas dos mesmos.

⁴⁶ Entenda-se por entrevistas semi-estruturadas, aquelas em que apesar de o guião estar estruturado, com perguntas pré-definidas, o guião ser composto por questões abertas e por questões fechadas.

que, no essencial, todos remetessem para os mesmos assuntos, sendo de salientar, que os guiões tiveram por base, toda a pesquisa bibliográfica realizada, sobretudo, no que concerne à parte conceptual, conciliando-a com o objecto que se visa obter com este estudo, ou seja, a convergência de um conjunto de medidas que possam ser utilizadas no sentido de uma mais eficaz prevenção, do Furto por Carteirista, em TP.

4.5. Técnicas de análise de informação

Na elaboração deste estudo de caso, sobretudo a análise da informação suportada pela observação directa não participante, bem como pelas entrevistas, esta é analisada de duas formas, uma quantitativa e outra qualitativa. Numa primeira abordagem, isto é qualitativa, o tema e as relações são estudados segundo as finalidades e o objecto em estudo, e numa abordagem quantitativa, uma vez que se apresentam alguns dos resultados sob a forma de gráficos, com vista a serem evidenciadas alterações, no que concerne a mudanças produzidas. Sendo relativamente às entrevistas, o método de análise utilizado a organização de conteúdo.

4.6. Apresentação e discussão de resultados

Vai proceder-se agora à apresentação e análise dos resultados obtidos, procurando a partir dos depoimentos e perspectivas dos entrevistados, poder compreendê-los e dessa forma, estabelecer estratégias adequadas à sua prevenção, com base nos conceitos e teorias pré-estabelecidos, na parte conceptual do trabalho.

Neste sentido, segundo afirma Neves⁴⁷, não se pode dissociar a demais criminalidade, da existente nos TP, sendo que os últimos não estão imunes à mesma, constituindo-se não raras vezes, segundo Farias⁴⁸, como o seu alvo principal. Tendo em conta o fenómeno do Furto por Carteirista, segundo Prates⁴⁹, o mesmo é considerado como um fenómeno de criminalidade de massa, em que a PSP, deve atribuir especial enfoque à sua prevenção, bem como à protecção de vítimas. Como se pode ver, a partir de uma leitura atenta às entrevistas realizadas, torna-se inequívoco, a representatividade da prevalência do fenómeno do Furto por Carteirista em TP da cidade de Lisboa, sobretudo nos E15 e E28 da CARRIS, sendo unânime, que constitui

⁴⁷ Entrevista ao Engenheiro Silva Neves, em 10/02/2010 (vd. Anexo 9) .

⁴⁸ Entrevista ao Coronel Joaquim Farias, em 16/04/2010 (vd. Anexo 10).

⁴⁹ Entrevista ao Subintendente Dário Prates, em 31/04/2010 (vd. Anexo 13).

o fenómeno criminal, mais predominante nos TP da actualidade (vd. Anexo 25), sendo considerada por Ribeiro “uma verdadeira praga, sobretudo nos tais trajectos turísticos (...) de facto nos TP onde circulam muitos turistas, é de facto uma praga”⁵⁰.

Como é facilmente perceptível, o Furto por Carteirista é claramente resultado de uma escolha racional por parte dos ofensores, neste sentido e segundo Ribeiro⁵¹ “o suspeito escolhe perfeitamente a vítima”, não sendo por sua vez esta escolha o resultado de mero acaso, na medida em que, para Ribeiro⁵² e Pinto⁵³, os alvos preferenciais dos Carteiristas, são os estrangeiros/turistas e os idosos, uma vez que os primeiros, fazem transportar consigo, a priori, grandes quantidades de dinheiro e objectos de valor, estando demasiado distraídos com o trajecto e terem uma falsa sensação de segurança, o que os torna alvos atractivos, sendo que, os idosos, constituem outro dos grupo alvo das investidas dos Carteiristas, na medida em que se encontram ,sobretudo física e psicomotora mente debilitados. É neste sentido que Agostinho⁵⁴, reforça a ideia, de que são precisamente nas carreiras turísticas (E15e E28) que se verificam um maior número de furtos, sobretudo devido ao grande fluxo de turistas. Como se pode ver a partir da análise do Anexo 26, essa prevalência, e sobretudo se, se comparar com a demais frota da CARRIS, é completamente ilustrativa, na medida em que, apenas as Carreiras dos E15 e E28 da CARRIS, têm uma representatividade de 61% dos Furto por Carteirista participados no COMETLIS em toda a rede da CARRIS, o que se revela bastante significativo.

Como foi feito menção anteriormente, um dos objectivos a que se propõe a realização deste trabalho, passa por perceber, qual o papel da implementação do sistema de videovigilância, enquanto factor de prevenção do Furto por Carteirista em TP, sobretudo no que concerne às carreiras visadas, neste estudo de caso. Nesse sentido, através da análise efectuada anteriormente, sobre os efeitos da implementação deste pela CARRIS e segundo afirma Ribeiro⁵⁵, “em termos de prevenção (...) não tem contribuído muito (...), atendendo ao número de crimes cometidos e locais protegidos por esta tecnologia”, havendo uma série de limitações à utilização da

⁵⁰ Entrevista ao Subcomissário Nélson Ribeiro, em 07/04/2010 (vd. Anexo 14).

⁵¹ Entrevista ao Subcomissário Nélson Ribeiro, (...).

⁵² Entrevista ao Comissário Luís Ribeiro, em 24/03/2010 (vd. Anexo 16).

⁵³ Entrevista à Subcomissário Teresa Pinto, em 13/04/2010 (vd. Anexo 12).

⁵⁴ Entrevista ao Chefe Hernâni Agostinho, (...).

⁵⁵ Entrevista ao Comissário Luís Ribeiro, (...).

mesma, sobretudo no caso em concreto, na medida em que, não se consegue proceder à visualização de imagens no momento, uma vez tratar-se de um sistema de videovigilância passivo, em CCVR, o que origina a que só se tenha acesso à visualização de imagens, caso haja uma denúncia de um crime, perdendo-se desde logo o factor preventivo, uma vez que o crime, já terá sido consumado. Da mesma opinião é Agostinho⁵⁶, que vem reforçar a ideia de que a videovigilância no caso em estudo, não tem efeitos ao nível da prevenção, “uma vez que não se procede ao visionamento em tempo real (como se faz no ML), não sendo permitido deste modo actuar (...) de modo a impedir a consumação de um crime”.

No que concerne à implementação do sistema de videovigilância no ML, designado por sistema activo, é peremptório que este, apesar de não ter exclusivamente, contribuído para a redução do número de Furtos por Carteirista, quando comparado ao sistema de videovigilância, existente na CARRIS, é significativamente mais eficaz na prevenção do crime. Todavia, e apesar de o referido sistema funcionar nos mesmos moldes desde 2004, só em 2009 se conseguiu obter uma redução significativa da prevalência do Furto por Carteirista no ML, uma vez que quando comparado com 2008, se conseguiu atingir uma redução de 65% (Ano de 2009), tendo a nível da criminalidade na área da DSTP, registado um decréscimo de 71%, na rede do ML (vd. Anexo 27), devendo-se sobretudo este decréscimo, à realização de um serviço remunerado⁵⁷ no ML, desde Setembro de 2008, na colocação de 3 elementos (pertencentes à DSTP) de serviço ao ML, em que um desses tem como missão, acompanhar no Posto de Comando Central do ML, através do sistema de CCTV, a presença de Carteirista na linhas do Metropolitano, sobretudo a linha verde⁵⁸, enquanto que os outros dois, se encontram a fazer um policiamento à civil, na mesma e, aquando da detecção de um Carteirista, estes elementos são avisados pelo que está a fazer o visionamento das mesmas, que por sua vez, lhes informa do local, bem como destino do ofensor, fazendo-se os elementos policiais deslocar ao seu encontro, resultando com a presença dos mesmos a inexistência de oportunidade e desse modo, não haver investida do Carteirista. Porém, outra das medidas implementadas no ML, com excelentes resultados, foram a publicitação de mensagens

⁵⁶ Entrevista ao Chefe Hernâni Agostinho, (...).

⁵⁷ Serviço remunerado no ML, compreende um horário das 08H00 às 12H00 e das 16H00 às 20H00.

⁵⁸ Entrevista ao Chefe Hernani Agostinho, (...).

escritas nos painéis electrónicos, a partir do último trimestre de 2008 (vd. Anexo 28) que consiste, em ao ser detectado a presença de um Carteirista, no Posto de Comando Central do ML, dá-se a passagem de mensagens (escritas e sonoras), na referida estação onde o mesmo se encontra e para a estação a que o mesmo se destina, alertando os passageiros, para a existência de Carteiristas nas mesmas, por forma a prestarem mais atenção aos seus pertences, o que veio reduzir ainda mais a oportunidade e fazer com que o ML, deixasse cada vez mais, de ser um local propício para a prática do Furto por Carteirista, permitindo de 2008 para 2009, uma redução do número de Furtos por Carteirista, dos 1845 crimes denunciados, para as 639 denúncias.

Como afirma Farias⁵⁹, de início o sistema de videovigilância implementado nos E15 e E28 parecia ter surtido um efeito dissuasor nos Carteiristas, porém ao verem que não havia repercussões, nem responsabilização dos seus actos, estes aperceberam-se que a mesma não era suficientemente dissuasora, “e que apesar de haver imagens, a Justiça não funcionava”. Este efeito dissuasor, deixou de preocupar os Carteiristas, pelo que continuaram a sua actividade criminal. Indo de em conta ao pensamento de Oliveira⁶⁰, no sentido em que dadas as características das redes de TP, como sendo, espaços de grande fluxo de pessoas e sobretudo espaços confinados, a prevenção situacional por via da videovigilância, é aquela que se afigura mais eficaz, todavia, a “vigilância por via da presença policial nos TP, não é de menor importância e é complementar da videovigilância”. Parafraseando Oliveira⁶¹ “a videovigilância por si só não resolve o problema do crime, devendo ser complementada com a presença de agentes de autoridade no terreno”.

Como foi enunciado anteriormente, uma das limitações, se não a principal limitação à prevenção situacional, reside no deslocamento (Cusson, 2006), isto é a transferência do crime para outros locais. Seguindo o pensamento de Clemente⁶², Gomes⁶³ e Oliveira⁶⁴, transpondo para o caso em concreto, deste estudo, verifica-se que poderá ocorrer um deslocamento do crime para outras áreas, resultante da

⁵⁹ Entrevista ao Coronel Joaquim Farias, (...).

⁶⁰ Entrevista ao Intendente Ferreira de Oliveira, em 24/03/2010 (vd. Anexo 17).

⁶¹ Entrevista ao Intendente Oliveira, (...).

⁶² Entrevista Inspector Pedro Clemente, em entrevista a 23/03/2010 (vd. Anexo 18)

⁶³ Entrevista Intendente Paulo Gomes, em entrevista a 11/03/2010 (vd. Anexo 15)

⁶⁴ Entrevista ao Intendente Oliveira, (...).

implementação destas medidas de prevenção situacional, podendo este deslocamento como vimos, na parte conceptual, poder assumir cinco formas, porém, entende-se que no fenómeno do Furto por Carteirista, nas carreiras visadas, sobretudo se possam verificar apenas dois tipos de deslocamento: um deslocamento geográfico, na medida em que como afirma Farias⁶⁵, verifica-se que os Carteiristas no início da implementação da videovigilância, procuravam os Eléctricos que não dispunham do sistema, e por, segundo Prates⁶⁶ e Ribeiro⁶⁷, pelo facto de quando verificavam a existência de operações policiais, numa determinada carreira, não raras vezes se faziam deslocar para outra, ou mesmo segundo Agostinho⁶⁸, para outras zonas/áreas que não os TP, como por exemplo a zona da Baixa; um deslocamento táctico, na medida em que segundo Neves⁶⁹, os Carteiristas, não raras vezes usam bonés e óculos escuros, por forma a dificultar a identificação, havendo alteração do *modus operandi*. Porém e apesar de no entender de Clarke (1983), o facto de quanto mais profissional for o crime, maior ser a exigência rigor e tempo que o ofensor tem de despende com a mesma actividade, sendo a possibilidade de deslocamento maior, segue-se o pensamento de Clemente⁷⁰, na medida em que, apesar de haver sempre uma tendência para haver uma deslocalização do crime, a verdade é que esta transferência, muitas das vezes não é fácil, na medida em que os Carteiristas, noutras práticas, noutros ambientes, e noutros cenários, podem não se adaptar a estas variáveis e nesses locais o alvo não ser tão apetecível, reduzindo-se as oportunidades, motivação e consequentemente, as ocorrências criminais bem sucedidas.

Uma vez conhecidas, as razões da prevalência do Furto por Carteirista, no contexto deste estudo de caso, importa agora delinear as estratégias preventivas adequadas, indo de encontro à metodologia da prevenção situacional, isto é, visando aumentar a dificuldade do crime, aumentar os riscos para o delinquente e por fim, passar a incidir-se no sentido da redução dos ganhos espectáveis, por parte do criminoso. Nesse sentido, seguindo o pensamento da grande maioria dos entrevistados (vd. Anexos, 9 a 24), para se prevenir a prevalência do fenómeno nos TP e em

⁶⁵ Entrevista ao Coronel Joaquim Farias, (...)

⁶⁶ Entrevista ao Subintendente Prates, (...).

⁶⁷ Entrevista ao Subcomissário Rubeiro, (...).

⁶⁸ Entrevista ao Chefe Agostinho, (...).

⁶⁹ Entrevista ao Engenheiro Silva Neves, (...).

⁷⁰ Entrevista ao Inspector Pedro Clemente, (...).

especial, no caso em estudo, passa sobretudo por 2 vectores importantíssimos: o reforço dos alvos e o aumento da dificuldade do crime.

O reforço dos alvos, que como se pôde perceber, são maioritariamente turistas e idosos, passa para além de uma prevenção geral nos TP, fazer passar também aos utentes informação disponível: comportamentos a ter em conta no uso de TP, procurando chamar a atenção por parte dos mesmos, das práticas de actuação dos Carteiristas e manobras dos mesmos; reforço do equipamento intelectual das potenciais vítimas, testemunhas, guardiões, para melhor detectarem e denunciarem os Carteiristas; e mostrar às pessoas que os Carteiristas não são meros actores passivos, mas pelo contrário, que eles existem e são activos, empenhados e subtile.

Por forma a aumentar a dificuldade do crime, podem ser usados os meios de prevenção e intervenção, através de um policiamento e uma presença humana com grande visibilidade (sobretudo com elementos uniformizados), para diminuição das oportunidades de crime e aumento do sentimento de segurança; incremento de policiamento descaracterizado, para detenção de suspeitos para julgamento em processo sumário, ou aplicação de medidas de coacção mais graves e inibidoras de reincidência criminal; melhor articulação com o MP e JIC para recolha de declarações para memória futura, sempre que o julgamento em processo sumário não possa realizar-se; facilitar o alarme e a convocação de auxílio/denúncia por parte das vítimas e testemunhas; alargamento do sistema de videovigilância, CCTV, em estações de transportes públicos; fazer diminuir o sentimento de impunidade, através de um maior rigor na aplicação da justiça, de modo a haver um efeito dissuasor e desincentivador deste tipo de crimes; implementação de programas orientados para o Turismo e para os idosos para melhor prevenção. No fundo e segundo afirmam grande parte dos entrevistados, o caminho a percorrer passa por um envolvimento activo de várias instituições, como sendo, a PSP, as empresas de transporte e os tribunais, na medida em que se deve em comunhão de esforços, para combater o sentimento de impunidade, fazendo sentir aos Carteiristas que ao actuarem, se arriscam a cumprir uma pena de prisão efectiva.

CONCLUSÃO

O crime, é no seu essencial, um fenómeno tão diverso que nenhuma teoria poderá adequar-se a todos os casos. Pode dizer-se, que em larga medida depende da percepção de oportunidade do ofensor, porém esta nem sempre é clara, surgindo muitas vezes distorcida, devido a um incompleto conhecimento do meio. Ao enquadrar-se neste trabalho, o meio como sendo os TP, é perceptível que a criminalidade que tem lugar no mesmo, está inevitavelmente associada à que se verifica na demais cidade de Lisboa, não escapando os TP, a este fenómeno. O crime, tem-se constituído como um fenómeno urbano, sendo que a taxa de criminalidade, surge muitas das vezes, associada com o tamanho das cidades, dado sobretudo factores como o grande fluxo de pessoas e o congestionamento do espaço, constituindo-se muitas vezes os TP, palco preferencial para a prática de crimes.

Neste prisma, estudar-se a criminalidade que tem lugar nos TP, é o primeiro passo para a sua mitigação, revelando-se importante fazê-lo, uma vez que o futuro da humanidade, sobretudo nos meios urbanos, irá necessariamente acarretar o aumento global do uso dos TP, pelo que seria desejável, que os mesmos fossem de qualidade, e nesse sentido seguros, isto é, isentos de criminalidade. Deste modo e pelo facto de este trabalho, se debruçar sobre o fenómeno do Furto por Carteirista em TP, é clarividente esta relação do crime com o meio, na medida em que, os Carteiristas, encontram nos TP, as condições propícias para o sucesso da sua actividade. Há poucos ambientes, em que tal como nos TP, se tolera a proximidade física com estranhos, sendo que, é esta proximidade, uma das condições necessárias para a prevalência do fenómeno, sendo também de relevar, que outras características deste meio (TP), como a movimentação de pessoas num espaço reduzido, a possibilidade de se prepararem e encenarem situações que não despertem desconfiança (empurrões), servem para divergir a atenção das vítimas ou dissimular qualquer outra manobra, constituindo características específicas potenciadas pelo meio, no sentido de perpetrar o acto criminoso.

Facilmente se percebe, que o crime de Furto por Carteirista, é um acontecimento altamente selectivo, na medida em que o agente que o pratica, sabe escolher o momento ideal, o espaço adequado e a vítima propícia, devendo neste

sentido, ser dirigidas as atenções para os elementos que convergem, de modo a evitar que o crime ocorra. Neste sentido, através da prevenção situacional, visa-se neste trabalho, sobretudo pôr o cerne da questão na redução das oportunidades, partindo-se do pressuposto que o crime, resulta tanto da emergência da ocasião, como da motivação da autor. Pois como vimos, o fenómeno do Furto por Carteirista, ocorre particularmente pelo facto de os Carteiristas, se encontrarem motivados para a prática do furto, uma vez que se encontram inseridos no meio propício, sentindo que os ganhos são superiores ao custos, e que neste sentido compensará continuar a actividade criminal.

Trata-se, de uma criminalidade de massa, bastante enraizada na cidade de Lisboa, com forte peso na criminalidade denunciada, constituindo-se por sua vez, o crime mais denunciado nos TP, participado ao COMETLIS, sendo que se tende a concentrar em determinadas áreas, como zonas preferencialmente turísticas, dado a vulnerabilidade dos mesmos (turistas), como resultado de uma escolha racional.

A prevenção situacional, visa sobretudo, tornar a acção criminosa menos atractiva aos olhos dos potenciais criminosos, procurando a implementação de medidas direccionadas para a redução desse factor atractivo, dessa prática criminal, ao invés, da procura incessante na eliminação de tendências delinquentes e criminais. Foi neste sentido, que se procurou perceber, qual os efeitos da implementação do sistema de videovigilância, enquanto ferramenta de vigilância formal, tendo por base de estudo, os Eléctricos 15 e 28 da CARRIS, na medida em que estas carreiras, espelham da forma mais fiel possível, o fenómeno em estudo, dada a sua prevalência nas mesmas. Assim sendo e procurando fazer uma análise da implementação deste tipo de sistema, enquanto factor de prevenção criminal, pôde concluir-se que este não contribui directamente para uma redução do fenómeno, uma vez que, por se tratar de um sistema de videovigilância passivo, em CCVR, só se tenha acesso à visualização de imagens, caso haja uma denúncia de um crime, perdendo-se desse modo o efeito preventivo, porém, a videovigilância pode considerar-se uma mais valia, na medida em que veio permitir a identificação de muitos ofensores, que de outro modo seria impossível identificar, revelando-se sobretudo os seus benefícios, no que concerne à investigação criminal.

Considerando que a criminalidade do Furto por Carteirista possa causar algum sentimento de insegurança nos cidadãos em geral, e dos turistas em particular que utilizam os TP, a PSP tendo a prevenção criminal como uma das suas atribuições, constantes na al. c) do artigo 3.º da Lei Orgânica da PSP (Lei 53/2007, de 31 de Agosto), tem desde logo um papel fundamental, no sentido de adequar os recursos humanos e materiais, bem como, avaliar as necessidades, quer sejam de âmbito formativo, quer sejam de maior cooperação com as restantes entidades, neste caso, as empresas transportadoras.

A implementação da videovigilância e operá-la, por si só, como se pode ver não basta, são necessários a realização de um conjunto de medidas, por forma a mitigar o Carteirismo dos demais TP, sendo crucial o reforço dos sistemas de CCTV/CCVR, com estratégias de prevenção que envolvam as pessoas, trabalhadores, clientes das empresas, operadoras de TP. As medidas a serem tomadas, passam por uma maior divulgação de medidas preventivas de segurança ou campanhas de sensibilização, de modo a que potenciais vítimas, possam estar mais atentas à protecção dos seus bens pessoais, passando por sua vez também, por um alargamento do sistema de videovigilância em estações de TP, que ainda não possuam, pois como é sabido, a implementação de um sistema de videovigilância activo, CCTV, permitiria melhorar significativamente a eficiência do policiamento (como o caso do ML), na medida em que seria possível uma maior gestão dos meios operacionais, contribuindo para uma diminuição no tempo de resposta e consequentemente uma maior eficiência na resolução das ocorrências, permitindo determinar o nível de resposta policial apropriado a um determinado incidente e contribuir assim, em termos de prevenção. Todavia e tendo por base, o que é partilhado pelos demais entrevistados, a videovigilância por si só, não resolverá o problema do crime, sendo crucial para a prevenção do mesmo em TP, e no caso em concreto dos E15 e E28, a mesma ser complementada com a presença de agentes de autoridade (prevenção criminal – vigilância policial), por forma a sair reforçado o policiamento de visibilidade em locais de domínio público de utilização comum, numa clara aposta no reforço dos mecanismos de vigilância e de autoprotecção das vítimas.

BIBLIOGRAFIA

Branco, A. A. C.(1888). *Estudos Penitenciários e Criminais*. Lisboa: Tip. Casa Portuguesa.

Becker, G.S. (1968). *Crime and punishment: An economic approach. Journal of Political Economy* 76: 169-217.

Bottoms, A.E. & Wiles, P. (1997). *Environmental criminology*. In M. Maguire, R. Morgan, & R. Reiner (Eds.), *The Oxford handbook of criminology*, (pp.305-359). New York: Oxford University Press.

Brantingham, P. J, & Brantingham, P. L (1984). *Patterns in crime*. New York: Macmillan.

Brantingham, P. J, & Brantingham, P. L (1984). *Mobility, notoriety and crime: A study in crime patterns of urban nodal points. Journal of Environmental Systems*, 11(1), 89-99.

Brantingham, P. J, & Brantingham, P. L. (Eds.). (1991). *Environmental criminology*. Waveland: Prospect Heights.

Brantingham, P. J, & Brantingham, P. L (1993). *Nodes, paths and edges: Considerations on the complexity of crime and the physical environment. Journal of Environmental Psychology*, 13(1), 3-28.

Brantingham, P. J, & Brantingham, P. L (1994). *Surveying campus crime: What can be done to reduce crime and fear? Security Journal*, 5(8), 160-171.

Brantingham, P. J. & Brantingham, P. L. (1999). *A theoretical model of crime hot spot generation.* *Studies on Crime and Crime Prevention*, 8(1), 7-26.

Brantingham, P.J. & Barntingham, P.L. (2003). *Anticipating the displacement of crime using the principles of environmental criminology.* In M.J. Smith, & D.B. Cornish (Eds.), *Theory for practice in situational crime prevention: Crime prevention studies*, (vol.6, pp.119-148). New York: Criminal Justice Press.

Cameron, J.G., Eck, J. E., Leitner, M., Wilson, R.E. & Chainey, S. (2005). *Mapping crime: Understanding hot spots.* *National Institute of Justice.* Disponível em <http://www.ncjrs.gov/pdffiles1/nij/209393.pdf>. Consultado, em: 25.JAN.10.

Clarke, R.V. (1980). *Situational crime prevention: theory and practice*, *British journal of criminology* 20.

Clarke, R.V. (1983), *Situational crime prevention: Its theoretical basis and practical scope.* In M. Tonry & N. Morris (Eds.), *Crime and Justice: An annual review of research*, (vol.4, pp.225-257). Chicago: The University of Chicago Press.

Clarke, R.V. (1992). *Situational crime prevention: Successful case studies.* New York: ed.1992, Albany, Harrow and Heston.

Clarke, R.V. (1995). *Situational crime prevention.* In M. Tonry and D. Farrington (eds.), *Building a Safer Society. Strategic Approaches to Crime Prevention. Crime and Justice: A Review of Research*, vol.19. Chicago: University of Chicago Press.

Clarke, Ronald V. (1997). *Situational Crime Prevention: Successful case Studies.* Nova Iorque: 2ª ed. Harrow and Heston.

Clarke, R.V. (2005). *Situational crime prevention*. In F. T. Cullen & R. Agnew (Eds.), *Criminological theory: Past to present*, (3.^a ed., pp.444-451). Los Angeles: Roxbury Publishing Company.

Clemente, P. (2000). *A Polícia em Portugal – Da Dimensão Política Contemporânea da Seguridade Pública*, Lisboa, ISCSP, 2000, p. 60.

Cohen, L.E, (1947). *Crime and everyday life. Chemistry for crime. The Elements of Criminal Act.*

Cohen, L. & Felson, M. (1979). *Social Change and Crime: A Routine Activity Approach*. in Jacoby, H. (Ed.). *Classics of Criminology (2^a ed.)*. Prospect Heights: Waveland Press.

Cruz, J. P. (2005). *Design contra o crime nos transportes públicos de Lisboa e Porto*. Tese de Mestrado em Design, Materiais e Gestão do Produto. Aveiro: UA.

Cusson, M. (2006). *Criminologia*. Cruz Quebrada: Casa das Letras/Editorial Notícias.

- Davidson, R.M. (1983). *Crime and environment*. London: Crumlmh.

Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa, Instituto António Houaiss de Lexicografia Portugal, Tomo II, Lisboa, Circulo de Leitores, p. II28.

Ditton, J. & Farral, S. (2000). *Fear of crime*. Aldershot: Dartmouth Publishing Company Limited & Ashgate Publishing.

Downes, D. & Rock, P. (1988). *Understanding deviance: A guide to the sociology of crime and rule breaking*, 2. New York: Oxford University Press.

Durkheim, E.(1895). *Les Règles de la méthode sociologique*, Paris: Presses Universitaires de France.

Esteves, A. (1999). *A criminalidade na Cidade de Lisboa*. Lisboa: Edições Colibri.

Fernandes, L. (1998). *O sítio das drogas: etnografia das drogas numa periferia urbana*. Lisboa: Editorial Notícias.

Fernandes, L. F. (2007). Jacobs, Newman e C. Ray Jeffery: *Contributos para a prevenção da criminalidade*. In Valente, M. M. G. (Coord.) (2007), *Urbanismo, segurança e lei* (Tomo 1, pp.33-60). Coimbra: Almedina.

Ferreira, E. V. (2007). *Apontamentos de criminologia*. Apontamentos da cadeira de Criminologia ministrada no 3.º Ano do Curso de Formação de Oficiais de Polícia.

Feeney, F. (1986) «Robbers as decision-makers.» In Clarke, R. et al. (Eds.) *The reasoning criminal: rational choice perspectives on offending*. New York: Springer-Verlag.

Gabor, T. (1978). *Crime displacement: The literature and strategies for its investigation*. Crime and Justice, 6, 100-106.

Gomes, P. V. (1997). *A prevenção situacional na moderna criminologia*. In Silva, G. M. da & Valente, M.M.G. (Coord.) (2005), Volume comemorativo dos 20 anos:

Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna (pp.161-174). Coimbra: Almedina.

Graça, P. (2007). *A prevenção situacional e o sentimento de (in)segurança*. Dissertação de Licenciatura do Curso de Formação de Oficiais de Polícia. Lisboa: ISCPSI.

Grafmeyer, Y. (1994). *Sociologie Urbaine*. Paris, Nathan. p. 24.

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Random House, 1961.

Ketola, H.N. (2000). *Developing useful transit-related crime and incident data: contractor's final report*, Transportation Research Board. Washington: National Research Council

Machado, C. (2004). *Crime e insegurança: discursos do medo, imagens do "outro"*. Lisboa: Editorial Notícias.

Madaleno, P. (2007). *Videovigilância em locais públicos – Um novo paradigma de prevenção criminal*. Dissertação de Licenciatura do Curso de Formação de Oficiais de Polícia. Lisboa: ISCPSI.

Martins, C. (2006). *Contributo da PSP para a Segurança nos transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa*. Dissertação de Licenciatura do Curso de Formação de Oficiais de Polícia. Lisboa: ISCPSI.

Martins, J. (2006). *O espaço, a cidade e o crime*. Dissertação de Licenciatura do Curso de Formação de Oficiais de Polícia. Lisboa: ISCPSI.

Mayhem, P. & Clarke, R.V. & Sturman, A. (1976). *Crime as opportunity.*, Home Office Research Study n.º 34, London: HMSO

Merry, S. F. (1981). *Defensible space undefended: Social factors in crime prevention through environmental design. Urban affairs quarterly*, 16, 397-422.

Molina, A. (1994). *Criminologia: Una introduccion a sus fundamentos teóricos para juristas*, (2.nd ed.). Valencia: Tirand Lo Blanch.

Newman, O. (1973). *Defensible space: crime prevention through urban design* (2^a ed). New York: Macmillan, 1973.

Oliveira, J.F. (2006). *As políticas de segurança e os modelos de policiamento: A emergência do policiamento de proximidade*. Coimbra: Almedina.

Pereira, B. (2008). *Perfil geográfico: ferramenta de auxílio no âmbito do sistema de investigação criminal*. Dissertação de Licenciatura do Curso de Formação de Oficiais de Polícia. Lisboa: ISCPSI.

Pestana, J. (2003). *A actividade policial adequada ao meio – Estudo de caso numa área urbana da cidade de Lisboa*. Dissertação de Licenciatura do Curso de Formação de Oficiais de Polícia. Lisboa: ISCPSI.

Picca, G. (1993). *La criminologie* (3^a ed.). Paris: Presses Iniversitaires de France (Que sais-je?).

Piliavin, I. & Gartner, R. & Thornton, C. & Matsueda, R. (1986) «Crime, deterrence, and rational choice.» *American Sociological Review*. 51, p. 101-119.

Quinney, R. & Wildemann, J. (1977), *The Problem of Crime. A Critical Introduction to Criminology*, New York: Harper & Row, 1977, p. 2.

Reis, M. L. (1985). *Elementos para a caracterização da criminalidade em meios urbanos*. Revista de formação: Polícia e Justiça. Escola de Polícia Judiciária, Outubro de 1985.

Rémy, J. et Voye, L. (1994). *A cidade: Rumo a uma Nova Definição?*. Porto: Edições Afrontamento.

Reppeto, T. A. (1974). Residential crime. Ballinger: Cambridge.

Roché, Sebastian. (1994). Insécurité et libertés. Paris: Seuil. p. 25

Rotman, E. (1998). *O conceito de prevenção de crime*. Revista Portuguesa de Ciência Criminal. Coimbra: Coimbra Editora.

Rubin, Paul (1978) . *The economics of crime*. Atlanta Economic Review. 28 (4): 38-43.

Santos, A. (2004). *A arquitectura como factor de prevenção criminal*. Dissertação de Licenciatura do Curso de Formação de Oficiais de Polícia. Lisboa: ISCPSI.

Sani, A. & Matos, M. (1998). *Crime: uma questão de oportunidade?*. Infância e Juventude, Lisboa, V.3 (Jul-Set. 1998), p.77-116

Sá, T. V. e. (2000). *Segurança e o seu Sentimento na Sociedade*. IV Congresso de Sociologia. Sociedade Portuguesa: Passados Recentes, Futuros Próximos. Universidade de Coimbra.

Schneider, Richard e Kitchen, Ted (2002) – *Planing for crime prevention – A TransAtlantic Perspective*. London: Routledge.

Silva, J. R. (2008). *Os comboios em Portugal* – Volume IV. Lisboa: Terramar.

***Soczka, L. (1989).** *A Perspectiva Ecológica em Psicologia*. Lisboa: LNEC. p.153.

Sutherland, E.H., (1937). *Le voleur professional*. Paris: SPES.

Taylor, R. & Harvell, A. (1996). *Physical environment and crime*. USA: National Institute of Justice.

Vaz, M. J. (1998). *Crime e Sociedade: Portugal na Segunda Metade do Século XIX*. Oeiras: Celta Editora.

Young. D. (2003). *Pickpockets, their victims and the transit police*. FBI-Law Enforcement Bulletin, Washington, V.72, n.12 (December 2003), p.1-5.

Weller, D. et al. (1978). *Unemployment and the allocation of time by criminals (Technical Report CERDCR-3-78)*. Stanford: Stanford University, Center for Econometric Studies of the Justice System.

Outra Bibliografia consultada:

- Boletim Informativo da BIB/CRE, Nº 58, Março de 2004 - os Transportes Públicos
<http://bibesjcp.no.sapo.pt/bol58.htm> , consultado em 3.JAN.2010

Legislação Consultada:

Constituição da República Portuguesa

Código Penal

Código de Processo Penal

Decreto – Lei n.º 198/2005, de 10 de Novembro

Autorização da CNPD n.º 186/2001 de 30 de Outubro

Autorização n.º 2276/2008, de 27 de Outubro

Dec. Lei 37272 de 31 de Dezembro de 1948

Dec. Lei 39780 de 21 de Agosto de 1954

Lei n.º 59/2007, de 04 de Setembro

Lei n.º 35/2004, de 21 de Fevereiro

Lei n.º 53/2008, de 29 de Agosto

Lei n.º 1/2005, de 10 de Janeiro alterada pela Lei n.º 39-A/2005, de 29 de Julho

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça n.º 3/2010, Proc.º 552/09.0YLSB (v. Diário da República, 1.ª Série n.º 45, de 05MAR2010),

Sites Consultados:

www.carris.pt – consultado em: 13/10/2009

www.books.google.com – consultado em: 08/12/2009

www.lisboa-cidade.com – consultado em: 17/01/2010

www.visitlisboa.com – consultado em: 19/01/2010

www.mj.gov.pt – consultado em: 15/02/2010

www.metrolisboa.pt – consultado em: 19/11/2009

www.parlamento.pt – consultado em: 03/01/2010

www.psp.pt – consultado em: 11/11/2009

www.ine.pt – consultado em: 13/12/2009

ANEXOS

ANEXO 1 CRIMINALIDADE DENUNCIADA AO COMETLIS – FURTO POR CARTEIRISTA

Total - COMETLIS			
Crime	Ano	Quantidade	Suspeitos Detidos
Furto por carteirista	2002	7745	64
Furto por carteirista	2003	8317	36
Furto por carteirista	2004	8328	37
Furto por carteirista	2005	7819	86
Furto por carteirista	2006	7298	98
Furto por carteirista	2007	8826	105
Furto por carteirista	2008	10646	114
Furto por carteirista	2009	8848	78

CARRIS		
Crime	Ano	Quantidade
Furto por carteirista	2002	1881
Furto por carteirista	2003	2264
Furto por carteirista	2004	2706
Furto por carteirista	2005	2418
Furto por carteirista	2006	2163
Furto por carteirista	2007	2591
Furto por carteirista	2008	2693
Furto por carteirista	2009	2005

METROPOLITANO		
Crime	Ano	Quantidade
Furto por carteirista	2002	876
Furto por carteirista	2003	712
Furto por carteirista	2004	869
Furto por carteirista	2005	922
Furto por carteirista	2006	1034
Furto por carteirista	2007	1436
Furto por carteirista	2008	1845
Furto por carteirista	2009	639

CP		
Crime	Ano	Quantidade
Furto por carteirista	2002	167
Furto por carteirista	2003	176
Furto por carteirista	2004	138
Furto por carteirista	2005	166
Furto por carteirista	2006	154
Furto por carteirista	2007	158
Furto por carteirista	2008	202
Furto por carteirista	2009	134

CARRIS - Eléctrico 15 (Pr. Figueira-Algés)		
Crime	Ano	Quantidade
Furto por carteirista	2002	714
Furto por carteirista	2003	745
Furto por carteirista	2004	860
Furto por carteirista	2005	754
Furto por carteirista	2006	581
Furto por carteirista	2007	866
Furto por carteirista	2008	845
Furto por carteirista	2009	492

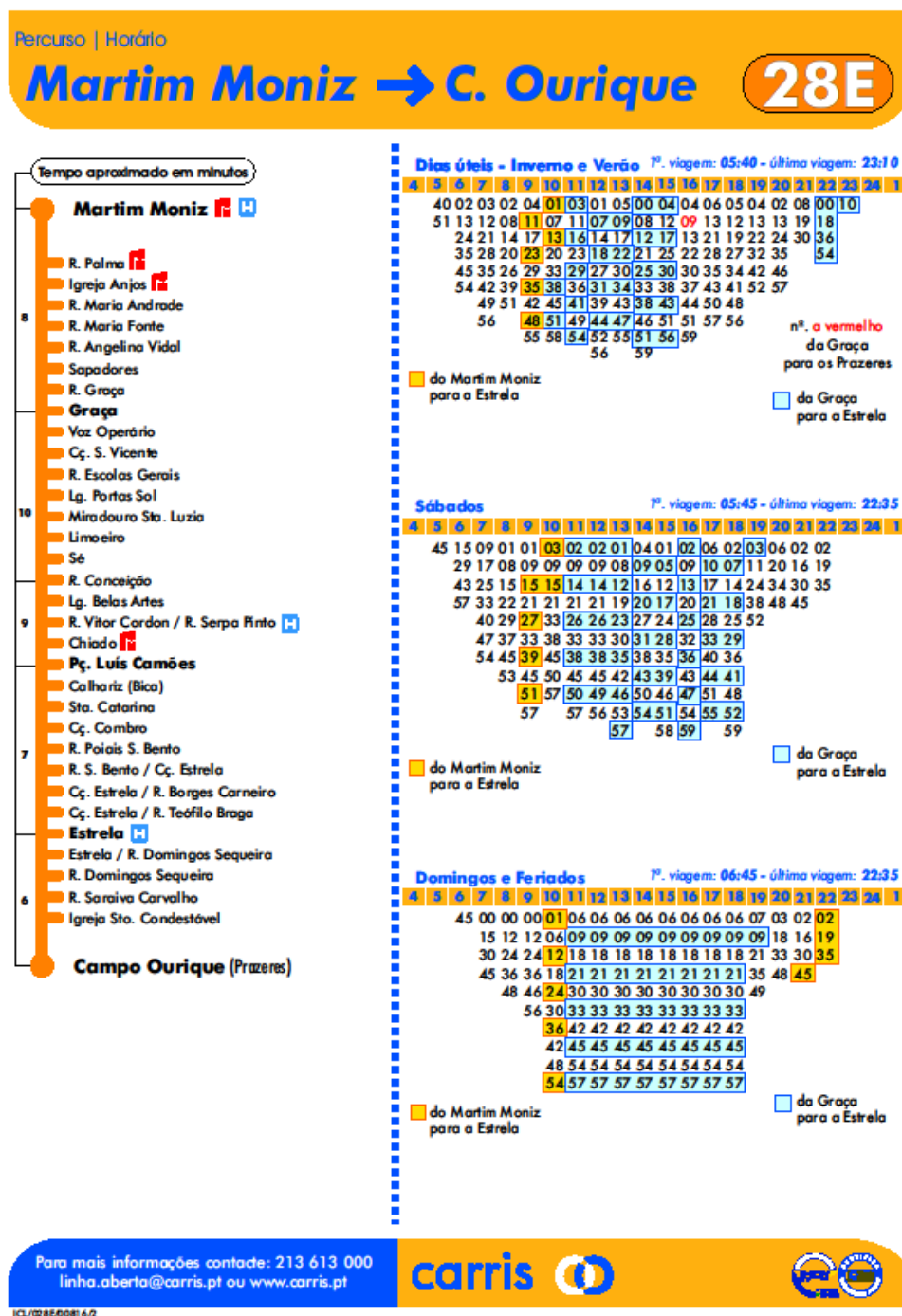
CARRIS - Eléctrico 28 (Martim Moniz-Campo Ourique)		
Crime	Ano	Quantidade
Furto por carteirista	2002	442
Furto por carteirista	2003	650
Furto por carteirista	2004	779
Furto por carteirista	2005	675
Furto por carteirista	2006	904
Furto por carteirista	2007	1006
Furto por carteirista	2008	1106
Furto por carteirista	2009	790

FURTO POR CARTEIRISTA								
Concelhos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Amadora	246	304	309	298	266	346	314	402
Cascais	240	393	337	379	332	396	407	317
Lisboa	6290	6483	6735	6333	6059	7199	8991	7091
Loures	168	229	194	136	64	129	134	114
Odivelas	88	118	113	122	102	100	134	142
Oeiras	343	407	245	232	169	284	313	303
Sintra	284	306	330	258	231	298	250	348
Torres Vedras	52	49	35	33	47	55	29	39
Vila Franca de Xira	34	28	30	28	28	19	74	92
	7745	8317	8328	7819	7298	8826	10646	8848

ANEXO 2 NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELA CARRIS
(2005 A 2009)

Ano	Passageiros		
	E15	E28	Global-Carris
2005	8.440.486	4.462.999	240.757.773
2006	8.062.617	5.290.093	234.895.333
2007	7.981.059	5.317.801	236.355.701
2008	7.427.100	5.114.434	234.371.266
2009	7.726.833	5.766.108	240.435.923

ANEXO 4 PARAGENS DA CARREIRA DO ELÉCTRICO 28 DA CARRIS



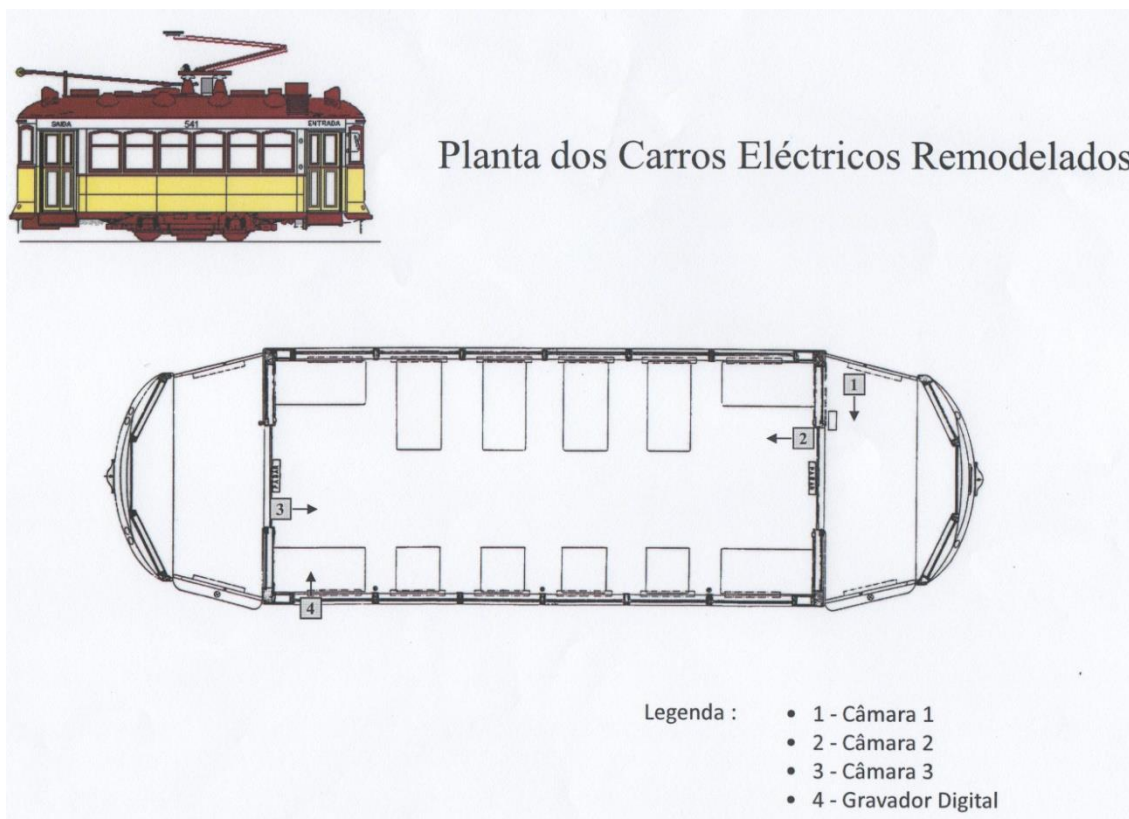
ANEXO 5 PARAGENS COM MAIOR FLUXO DE PASSAGEIROS NA CARREIRA DOS ELÉCTRICOS 15 DA CARRIS

E15 - sentido Ascendente	Dia útil	Sábado	Domingo	E15 - sentido Descendente	Dia útil	Sábado	Domingo
1-PRAÇA DA FIGUEIRA				1-ALGÉS - JARDIM			
2-PRAÇA DO COMÉRCIO				2-ALGÉS - PR DOM MANUEL I			
3-CAIS SODRÉ	x	x		3-RUA DAMIÃO DE GÓIS			
4-CONDE BARÃO	x	x	x	4-PEDROUÇOS	x	x	x
5-SANTOS	x	x	x	5-LARGO DA PRINCESA	x	x	x
6-CAIS DA ROCHA	x	x	x	6-CENTRO C DE BELÉM	x	x	
7-AV. INFANTE SANTO				7-MOST. DOS JERÓNIMOS			
8-ALCÂNTARA - AV. 24 DE JULHO				8-BELÉM			
9-CALVÁRIO				9-ALTINHO			
10-ESTAÇÃO DE SANTO AMARO				10-RUA PINTO FERREIRA			
11-RUA DA JUNQUEIRA				11-HOSPITAL EGAS MONIZ			
12-HOSPITAL EGAS MONIZ				12-RUA DA JUNQUEIRA			
13-RUA PINTO FERREIRA				13-ESTAÇÃO SRT AMARO			
14-ALTINHO				14-CALVÁRIO			
15-BELÉM				15-ALCÂNTARA - AV. 24 JULHO			
16-MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS				16-AV. INFANTE SANTO			
17-CENTRO C DE BELÉM				17-CAIS DA ROCHA			
18-LARGO DA PRINCESA				18-SANTOS			
19-PEDROUÇOS				19-CONDE BARÃO			
20-RUA DAMIÃO DE GÓIS				20-CAIS SODRÉ			
21-ALGÉS - PR DOM MANUEL I				21-CORPO SANTO			
22-ALGÉS - JARDIM				22-PRAÇA DO COMÉRCIO			
				23-PRAÇA DA FIGUEIRA			

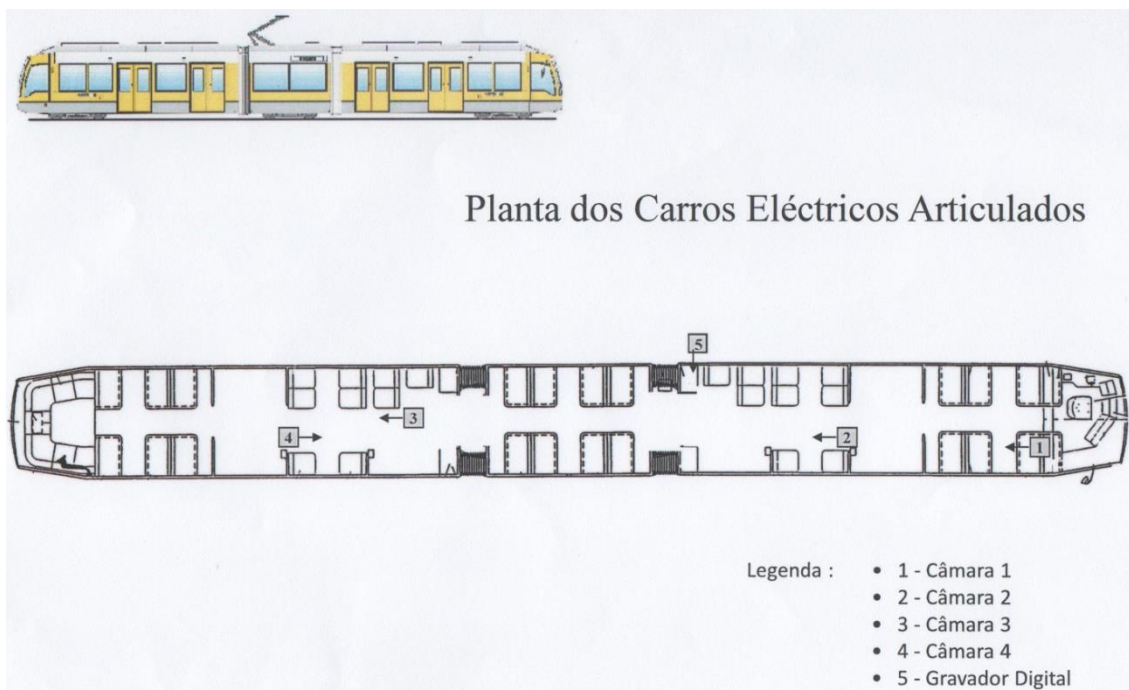
ANEXO 6 PARAGENS COM MAIOR FLUXO DE PASSAGEIROS NA CARREIRA DOS ELÉCTRICOS 28 DA CARRIS

Paragens com maior procura na carreira E28							
E28 - sentido Ascendente	Dia útil	Sábado	Domingo	E28 - sentido Descendente	Dia útil	Sábado	Domingo
1-MARTIM MONIZ	X	X	X	1-CAMPO DE OURIQUE / PRAZERES	X		
2-RUA DA PALMA				2-IGREJA DO SANTO CONDESTÁVEL			
3-ANJOS		X	X	3-RUA SARAIVA DE CARVALHO		X	
4-RUA MARIA ANDRADE				4-RUA DOMINGOS SEQUEIRA			
5-RUA MARIA DA FONTE				5-RUA DOMINGOS SEQUEIRA			
6-RUA ANGELINA VIDAL				6-ESTRELA	X	X	X
7-SAPADORES				7-CÇ. DA ESTRELA			
8-RUA DA GRAÇA				8-CÇ. DA ESTRELA			
9-GRAÇA	X	X	X	9-TORRE DO TOMBO			
10-VOZ DO OPERÁRIO				10-RUA DE SÃO BENTO			
11-CÇ. DE S. VICENTE				11-RUA POÇO DOS NEGROS			
12-RUA DAS ESCOLAS GERAIS				12-CÇ. DO COMBRO	X		
13-LARGO DAS PORTAS DO SOL				13-CALHARIZ - BICA			
14-MIRADOURO DE SANTA LUZIA				14-PRAÇA LUÍS DE CAMÕES			
15-LIMOEIRO				15-CHIADO			
16-SÉ				16-RUA VÍTOR CORDON			
17-RUA DA CONCEIÇÃO	X	X	X	17-RUA VÍTOR CORDON			
18-LARGO DAS BELAS ARTES				18-LARGO DAS BELAS ARTES			
19-RUA SERPA PINTO				19-RUA DA CONCEIÇÃO		X	
20-CHIADO				20-LARGO DA MADALENA	X	X	X
21-PRAÇA LUÍS DE CAMÕES	X	X		21-SÉ			
22-CALHARIZ - BICA				22-LIMOEIRO			
23-SANTA CATARINA				23-MIRADOURO DE SANTA LUZIA			
24-CÇ. DO COMBRO				24-LARGO DAS PORTAS DO SOL			
25-RUA POAIS DE SÃO BENTO				25-RUA DAS ESCOLAS GERAIS			
26-RUA DE SÃO BENTO				26-CÇ. DE S. VICENTE			
27-CÇ. DA ESTRELA				27-VOZ DO OPERÁRIO		X	
28-CÇ. DA ESTRELA				28-GRAÇA		X	
29-ESTRELA				29-RUA DA GRAÇA			
30-RUA DOMINGOS SEQUEIRA				30-SAPADORES			
31-RUA DOMINGOS SEQUEIRA				31-RUA ANGELINA VIDAL			
32-RUA SARAIVA DE CARVALHO				32-RUA DO FORNO DO TIJOLO			
33-IGREJA DO SANTO CONDESTÁVEL				33-RUA MARIA			
34-CAMPO DE OURIQUE / PRAZERES				34-RUA MARIA ANDRADE			
				35-ANJOS			
				36-RUA DA PALMA			
				37-MARTIM MONIZ			
				38-MARTIM MONIZ			

ANEXO 7 PLANTA DA DISPOSIÇÃO DO SISTEMA DE VIDEOVIGILÂNCIA NOS ELÉCTRICOS REMODELADOS DA CARRIS



ANEXO 8 PLANTA DA DISPOSIÇÃO DO SISTEMA DE VIDEOVIGILÂNCIA NOS ELÉCTRICOS ARTICULADOS DA CARRIS



ANEXO 9 ENTREVISTA AO DIRECTOR DA AUTORIDADE DE
SEGURANÇA DO METRO DE LISBOA, O EXMO. SR. ENGENHEIRO SILVA
NEVES

Data: 10 / 02 / 2010

Hora: 09H30

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 64 Género Masculino Estado civil Casado Profissão Engenheiro Mecânico

1. Há quanto tempo desempenha a função de Director da Autoridade de Segurança do Metropolitano de Lisboa?

R: Como Director, estou a desempenhar a mesma função à cerca de 3 anos.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Considero, na medida em que, a caracterização do tipo de criminalidade mais frequente nos transportes, pode ajudar a prevenir essa criminalidade, através de acções de prevenção e utilizando os canais normais de informação às forças de segurança e habilitá-las também a intervenções mais especializadas.

I - Conhecimentos relativos à Operadora – Metropolitano de Lisboa.

1. A Frota?

R: O Metropolitano de Lisboa tem uma frota de 330 carruagens, são normalmente unidades triplas, funcionam com comboios de 6 carruagens nas linhas azul, amarela e vermelha, e comboios com 4 carruagens na linha verde.

2. Geografia?

R: O Metropolitano de Lisboa está inserido no casco urbano da cidade, isto é, na zona urbana da cidade, e só recentemente se estendeu ao exterior do distrito de Lisboa com uma antena da linha Azul que vai da Pontinha até à Amadora, portanto no Concelho da Amadora, e com uma antena que vai do Lumiar para Odivelas, portanto na linha Amarela no concelho de Odivelas. Está neste momento em construção, um troço de linha que irá fazer a ligação da estação Oriente para o Aeroporto, que em parte, vai estar inserido no Concelho de Loures. Na estação da Pontinha, que faz fronteira entre Loures e Lisboa, há algumas saídas de emergências, na Estação do Oriente também, que já estão nesse concelho, embora a linha ainda esteja no concelho de Lisboa.

3. Número de Passageiros e Actividade?

R: O Metropolitano de Lisboa em 2009 transportou 176,7 milhões de passageiros em toda a rede e em 2008 tinha-mos transportado 178, 4 milhões de passageiros, portanto estamos a cima dos 175 milhões de passageiros por ano.

A distribuição não é uniforme em todas as linhas. De todas as linhas, a linha vermelha, por ser a mais pequena, é a menos, mas por outro lado, a linha verde é a que tem troços pontuais mais sobrecarregados. A extensão da linha vermelha no ano passado, no final do mês de Agosto de Alameda para Saldanha e São Sebastião, alterou este processo. Os passageiros vão-se readaptando à rede e portanto, teve um crescimento significativo e ao mesmo tempo, criou mais duas estações de interface, que são sempre estações de grande movimentação.

A nossa actividade é o transporte de passageiros, como finalidade da empresa, sendo que, as nossas estações têm como actividades complementares actividades comerciais e publicidade. Se, considerássemos o número de visitantes, diríamos que a nossa publicidade tem uma visibilidade só comparável com a televisão, pelo número de passageiros que diariamente passam pelas estações.

II – Conhecimentos relativos à criminalidade praticada na rede metropolitana de Lisboa – atitudes, opiniões e sugestões

1. O que pensa da realidade criminal no Metropolitano de Lisboa?

R: O Metropolitano de Lisboa, não é uma ilha no meio da cidade. Portanto, a criminalidade no Metropolitano de Lisboa, está relacionada com a criminalidade na cidade. As zonas da cidade que têm maiores índices de criminalidade também se reflectem nos troços de rede que as servem, há portanto zonas em que os índices de criminalidade são mais altos, estão relacionadas com aquilo que é o ambiente à volta dessas estações e desses troços de rede. No entanto, o Metropolitano de Lisboa tem uns índices de criminalidade que eu considero relativamente bons, no sentido de que não são muito elevados. Os valores andam neste momento à volta de, 3,5 incidentes por milhão de passageiro transportado. E neste incidentes consideramos todas as actividades marginais que possam incomodar os nossos passageiros, desde a ameaça, ao roubo, ao furto, à agressão verbal ou física. Em termos globais, na rede, os valores que estamos a registar são inferiores a 3,5 incidentes por milhão de passageiros transportados.

Esta realidade criminal tem mudado ao longo do tempo. Passou de uma fase em que a criminalidade característica no Metropolitano quase se resumia ao furto, onde geralmente o criminoso actuava sozinho ou aos pares e utilizava a habilidade para furtar sendo avesso à violência e à confrontação, querendo acima de tudo passar despercebido e utilizar a habilidade para furtar os bens das pessoas. Mais recentemente esta criminalidade mudou, particularmente no modo de intervenção, normalmente os criminosos actuam concertadamente, enquanto algum dos elementos do grupo dificultam as entradas ou saídas, outros elementos do grupo assaltam, recorrendo, se necessário à violência. Estes grupos são muitas vezes constituídos por estrangeiros ou por grupos mistos de portugueses e estrangeiros. Depois apareceu um outro tipo de criminalidade que não se direccionando à apropriação da propriedade alheia, mas ao modo como se comportam nos transportes, tornam a viagem do comum passageiro incómodas, na medida em que são jovens que vêm à cidade para se divertir e regressam à cintura de Lisboa pela manhã ou no final da exploração, por volta da uma da manhã, e que estando em grupos falam alto, têm comportamentos incivilizados, sobem para cima dos bancos, penduram-se nas pegas, e são de algum modo assustadores para as pessoas, embora muita das vezes não passem destes comportamentos incivilizados.

2. Dada a sua experiência, quais os crimes mais praticados no Metropolitano de Lisboa?

R: O roubo a passageiros é o crime mais frequente, isto é, a apropriação de bens dos passageiros como telemóveis e carteiras, e logo a seguir, alguma criminalidade relacionada com comportamentos incivilizados, como a ameaça verbal e física. São estes os dois tipos de criminalidade mais verificada.

3. Quais as linhas, bem como as estações mais afectadas por essa criminalidade?

R: As estações mais afectadas por essa criminalidade são as de correspondência, ou seja são as estações onde há interface com outros transportes ou mesmo ligação entre outras linhas do Metropolitano, por serem estações com um número maior de passageiros e com muitas hipóteses de escapatória, que os criminosos aproveitam para actuar. Estão nesta situação, estações como Alameda, Oriente, Campo Grande, Baixa Chiado, Jardim Zoológico e depois há ainda algumas zonas que são mais problemáticas, como é o troço Rossio – Alameda, da linha Verde.

Ao longo do ano esta situação também muda, uma vez que os criminosos vão à procura de um alvo que lhe seja apetecível, portanto temos no Natal, junto aos centros comerciais, como seja São Sebastião, Colégio Militar, a Baixa Chiado, por causa das compras e porque nesta altura as pessoas se dirigem a estas estações para fazer compras e a zona da Baixa no período alto do Turismo, para o assalto aos turistas.

4. O que entende por interface?

R: O interface é uma estação onde circulam passageiros destinados a diferentes tipos de transportes. É uma área que faz a ligação entre diferentes linhas de metropolitano, mas geralmente entre linhas do metropolitano e outros transportes. Por exemplo a estação do Oriente é um grande interface, faz a ligação com autocarros urbanos e suburbanos, com as linhas regionais e nacionais da CP; Jardim Zoológico é outro interface, faz a ligação com as carreiras suburbanas como as linhas Norte / Sul da Fertagus, as linhas de Sintra e da Azambuja e as linhas do Metropolitano e da Carris. São zonas onde circula muita gente e onde a criminalidade tem possibilidade de actuar mais impunemente uma vez que os meios de escape e de fuga são mais numerosos.

5. Considera que os utentes do metropolitano se sentem seguros?

R: A segurança nos passageiros do Metropolitano, é um dos aspectos que é fruto de inquéritos sistemáticos, e é um barómetro importante naquilo que vai da diferença entre a segurança que é prestada e a segurança que é sentida pelos passageiros. Uma coisa é a segurança que é dada, outra coisa é a segurança que os passageiros sentem e isso aparece com grande relevo nos inquéritos de opinião que lhes fazemos e é um dos critérios que os passageiros consideram importantes. Nós em 2008 tivemos um crescimento do sentimento de insegurança e esse sentimento baixou significativamente em 2009, e isto correspondeu de facto a um acréscimo dos valores em 2008 e à sua redução em 2009.

Genericamente eu penso que os passageiros do Metropolitano se sentem seguros no Metropolitano, mas há também aqui uma diferença do sentimento dos passageiros quando estão no Metropolitano e quando estão no exterior do mesmo, na cidade em si. O passageiro protege-se mais quando está na cidade, quando está na rua, do que quando está no Metropolitano, quando está nas instalações do Metropolitano, estações ou comboios, o passageiro relaxa um pouco porque acha que a sua segurança foi delegada no próprio Metropolitano, portanto que o Metropolitano tem a obrigação de o proteger e nesse sentido é muitas vezes menos cuidadoso e daí estarmos constantemente a fazer avisos, para que os passageiros estejam permanentemente atentos às suas coisas.

III - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe aprez dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: O Furto por Carteirista é um dos aspectos da criminalidade mais comum. Passou de uma fase do habilidoso, para uma fase em que as pessoas são mais abordadas em termos de grupo. Os comboios muito cheios, e a quantidade de pessoas que circula nas estações, facilita a actividade do carteirista e do Furto por Carteirista. É um processo que hoje tem características associadas, às vezes, a alguma violência.

O carteirista passa facilmente impune, porque ou é apanhado em flagrante delito, o que é muito difícil, ou é apanhado na posse dos objectos roubados o que também é muito difícil, uma vez que o carteirista, normalmente não se deixa apanhar nestas

circunstâncias. E há duas questões aqui: uma é o carteirista, que é o fulano que vive disso, portanto cuja actividade é efectivamente o furto e o roubo de carteiras, outra é o fulano que eu diria que actua por impulso e marginalmente, que é praticada por fulanos normalmente toxicodependentes ou com necessidade muito forte de dinheiro. São duas situações bastante diferentes, estão ambas identificadas e, são do conhecimento da PSP, mas dada a problemática da necessidade de flagrante delito ou de serem presos na posse de objectos alheios é difícil a sua eliminação.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto do Metropolitano de Lisboa?

R: Tem, tem relevância significativa. Para além do passageiro normal o Furto por Carteirista é muito comum nos turistas. O turista normalmente traz dinheiro e é uma pessoa que está de passagem, não podendo mesmo que haja acusação e processo, acompanhar esse processo, e portanto é um alvo fácil e tentador.

3. Qual o *modus operandi* mais utilizado na rede do metropolitano de Lisboa?

R: Por um lado é o aproveitamento da distração do passageiro, em que nas senhoras, por exemplo, disfarçadamente lhe abrem a mala e tiram a carteira dentro da mesma, já nos homens, os mais descuidados no aperto é possível deitar a mão ao bolso e retirar a carteira, mas um processo mais frequente de utilização são grupos de dois, três, quatro fulanos, que na altura da entrada ou saída impedem a mesma, encostando-se e empurrando-se mutuamente enquanto que outro furta a carteira.

4. Quais os utentes mais susceptíveis da astúcia dos Carteiristas? Porquê?

R: Os turistas, normalmente porque o turista tem ar de turista, normalmente anda de cabeça no ar a olhar para as coisas, e é identificado, e é portanto um individuo que traz dinheiro e normalmente não passa despercebido; depois os jovens quando se trata de telemóveis, porque são normalmente frágeis e quando se sentem rodeados por dois ou três fulanos ameaçadores, são eles próprios a entregarem os telemóveis. Há actuações de normalmente de jovens toxicodependentes, junto de estações onde há colégios,

normalmente roubam os telemóveis e outros pequenos valores aos estudantes, são este os dois aspectos, o turista e os jovens.

5. Caracterize os Carteiristas?

R: O Carteirista mais vulgar hoje em dia, é aquele que actua em grupo, essencialmente grupos estrangeiros, e utiliza coacção física para o roubo, ainda que possam não passar de ameaças mas em que a ameaça pode ser real, porque não há inibição nesse sentido. E é um indivíduo que sendo referenciado hoje podendo circular na União Europeia com facilidade, é um indivíduo que vai actuando em zonas diferentes para não criar conhecimento nas forças policíacas. Actua, e quando é detectado, muda-se, vai-se embora e aparece outro do grupo, actuando neste aspecto concertado, aborda, coage e rouba.

6. O que considera ser necessário para prevenir a prevalência deste fenómeno nos Transportes Públicos em Geral, e em particular no caso do Metro de Lisboa?

R: São três aspectos fundamentais: um é os próprios passageiros se tornarem mais cautelosos na guarda dos seus bens e mais atentos no seu comportamento quando se deslocam no Metropolitano; outra, são os meios de prevenção e intervenção, ser possível um policiamento e uma presença humana com grande visibilidade nas estações; e depois uma terceira, que a gente não controla e que está fora do Metropolitano e não tem efeitos, que é a função punitiva. O aspecto punitivo praticamente não existe, existe é antes, um sentimento de impunidade na repetição destes crimes.

IV – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de metropolitano de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas tomadas pela operadora para

fazer face à prática de crimes e fazer diminuir o sentimento de (in)segurança dos utentes?

R: Esta trilogia é conhecida de que o crime só ocorre se houver um delinquente no local, se houver um alvo apetecível e se não houver uma protecção adequada.

Portanto, o alvo existe, é o nosso passageiro e nesta trilogia de intervenção que nós normalmente tratamos como a intercepção de três círculos, em que o crime acontece na zona comum aos três círculos, nós podemos reduzir esse efeito se conseguirmos diminuir o raio de cada um desses círculos. O afastamento do delinquente provável passa pouco pelo Metropolitano de Lisboa na medida em que são questões associadas à situação social que se vive e ao afastamento através da punição destes delinquentes. Portanto, nós actuamos normalmente ao nível das outras valências. Por um lado, procuramos que os nossos passageiros estejam avisados contra os riscos que correm de poderem ser um alvo da criminalidade e portanto, que devem estar atentos, proteger-se e ter um comportamento adequado para que não sejam um alvo fácil, e em segundo lugar actuamos no âmbito dos sistemas de prevenção. A nossa rede de videovigilância funciona vinte e quatro horas por dia, é gravada em permanência, tem uma capacidade de manutenção de imagens que é variável de estação para estação, em função da quantidade de câmaras disponíveis, mas que terá sempre uma capacidade de gravação de pelo menos sete dias de manutenção dessas imagens gravadas, e essas imagens sempre que são solicitadas em tempo útil pelas forças de segurança, para suporte da investigação, são disponibilizadas às mesmas. Ao mesmo tempo temos e contratamos empresas privadas de vigilância para manter pessoal nas estações e na rede em guarnecimento e sejam elementos dissuasores, muito embora em Portugal a actividade de segurança privada é ainda relativamente incipiente, no que diz respeito ao crime determinado e à prática de todo o tipo de crime, como o roubo, ofensa ou agressão, na medida em que estes vigilantes tem pouco mais prerrogativas que um cidadão normal, embora a sua função seja vigiar e conter de algum modo algum tipo de criminalidade ligeira.

Por outro lado estabelecemos um protocolo com a PSP, em que a PSP criou uma Divisão CP/Metro, sediada na estação do Rossio, que tem como função principal o patrulhamento e o controle das instalações do Metropolitano e da CP. Temos então, uma Esquadra na estação do Marquês de Pombal, e outra Esquadra na estação do Oriente. A

Esquadra na estação do Marquês de Pombal é fundamentalmente dedicada ao Metropolitano e tem à volta de sessenta agentes em permanência, e a Esquadra do Oriente está mais virada para a CP embora também faça serviço na estação Oriente e na própria linha vermelha.

As relações com as Esquadras locais que servem as instalações na rede, nós procuramos que sejam sempre feitas através da Esquadra da PSP do Metropolitano. A nossa acção são os factores que actuam sobre a diminuição da fragilidade do alvo e portanto da prevenção, prender, punir, está fora do Metropolitano, como sabe não podemos actuar.

2. Como sabe, a prevenção situacional engloba uma extensa gama de meios, como etiquetas electrónicas, sistemas de alarmes, televisão e circuito fechado (vulgo CCTV), videovigilância. Qual a importância da implementação da videovigilância nos Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa e no caso concreto da rede de metropolitano de Lisboa?

R: O CCTV, foi montado nas empresas de transporte de todo o Mundo, como um meio operacional. A sua utilização como sistema de prevenção da criminalidade veio depois. No entanto ela tem evoluído de maneira significativa e o número de câmaras que existe no Metropolitano, ultrapassa largamente um milhar de câmaras em instalações fixas e os próprios comboios, são dotados de sistemas de videovigilância, que permitem também o controle, do que se passa dentro das carruagens.

Algumas das nossa câmaras, estão dotadas de detecção de movimento o que nos permite emitir alarmes de alerta, sempre que há acesso a locais onde teoricamente não devia haver ninguém, como sejam por exemplo, os átrios que estão fechados ou situações de descida à via não autorizadas. Algumas instalações têm também alarmes de intrusão que nos permitem verificar se houve acessos indevidos.

A videovigilância também é uma coisa extraordinária, porque serve para eu ter um rico filme do meu amigo a levar uma facada nas costas de um fulano que tem um carapuço na cabeça e é por isso difícil de identificar. Há aqui um trabalho que não está as ser feito e não pode ser feito, exclusivamente pelas empresas de transportes, porque elas já investiram muitos milhões de euros nestes sistemas de CCTV e não têm apoio

para a sua utilização, embora também ela seja utilizada por outros, como sejam as forças de segurança, que aproveitam o sistema existente, mas não contribuem para ele.

Como já se faz em outros metropolitanos em casos de crime, poder fazer o seguimento em diferentes sistemas de videovigilância que permite identificações de pessoas, mesmo quando elas actuam com o objectivo de passar despercebidas, por exemplo, nas estações de interface em que há diferentes operadores a trabalhar, cada um, com o seu sistema de videovigilância, muitas vezes a descoberta de um crime só pode ser feita através do seguimento de indivíduos, que vão passando de uma para outra e portanto através da confrontação e do cruzamento da informação de diferentes sistemas de CCTV.

Há hoje outros meios de identificação das pessoas nos sistemas de transporte que têm sistemas fechados e em que, portanto, os acessos são controlados através de sistemas de acesso. Dependem, claro do uso de títulos de transporte permanentes, tipo passe, mas são ainda sistemas que só os tribunais ou as polícias podem utilizar e que possibilitam de facto este cruzamento de dados.

3. Desde quando é que foram implementados os sistemas de videovigilância no Metro de Lisboa?

R: O sistema de videovigilância no Metro de Lisboa, existe há já cerca de quinze a vinte anos, porém, com a cobertura total da rede, centralização da imagem, gravação permanente, utilização pelas forças de segurança como meio de investigação e identificação, tem um marco histórico que é o Euro 2004.

4. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente o caso do Metropolitano, caracterize a sua implementação no contexto de outros países?

R: O nosso sistema de videovigilância é semelhante ao que existe em outros países, outras redes, a diferença reside mais, no número maior ou menor de câmaras existentes, e maior/menor número de imagens gravadas por segundo, que depende muito da legislação de cada país.

Há algumas tentativas de haver directivas europeias que possam regulamentar a sua utilização, quem pode ter acesso, o modo como as imagens devem ser disponibilizadas, tendo em conta uma premissa básica que é a protecção da privacidade.

A videovigilância é um processo em permanente evolução, permitindo cada vez mais outro tipo de utilizações e/ou um fornecimento de informação cada vez maior. Hoje, estamos já a pensar na identificação através da videovigilância de indivíduos que estejam referenciados pelas forças de segurança, através da comparação de imagens da face em base de dados. É um processo que tem muitos problemas, em termos de protecção da vida privada e que exige meios extremamente caros e pesados e que não podem ser só os transportadores a fazer face, têm que ser também as entidades públicas, porque o assunto interessa também, e mais particularmente, às forças de segurança que às empresas de transporte.

Estamos a caminho da transmissão das imagens através dos sistemas de wireless, que já é possível nos transportes de superfície, mas nos transportes subterrâneos, como o metropolitano, é ainda muito complicado e aqui o problema que se põe é a encriptação das imagens, para não ser possível a utilização ou a captação das mesmas, por indivíduos não autorizados. Faz lembrar um pouco os anos sessenta, a capacidade que havia de aceder às bandas de comunicação da polícia e saber onde é que a polícia intervinha. Aqui, a transmissão de imagens em wireless à superfície, pode permitir a sua utilização e aproveitamento por pessoas não autorizadas e portanto estamos na fase da encriptação destes sistemas e a questão das capacidades das tecnologias que já existem e que a lei se mostra pouco lesta para acompanhar.

Hoje, é perfeitamente possível ter câmaras que detectam não só movimento, e essas já temos a funcionar, como ter câmaras activadas por ruídos. Em França é proibido, em Portugal não existe legislação aplicável, pode-se ou não se pode?, e portanto nós vamos acompanhando, neste processo, aquilo que se vai fazendo em outros países.

O Metropolitano faz parte de alguns grupos internacionais, onde se estão a estudar estes equipamentos, as suas aplicações, os desenvolvimentos tecnológicos e aquilo que pode ser transferido para os nossos sistemas, mas não podemos esquecer-nos que sendo para nós muito importante a segurança dos passageiros, a segurança dos

cidadãos continua a ser uma prerrogativa do Estado e nós apenas devemos nesse processo, ser um auxiliar e não um actor principal.

5. Como começou por operar e como está a actualmente a funcionar o controlo da actividade no Metropolitano, no que concerne à videovigilância?

R: Inicialmente a videovigilância começou por funcionar por um lado, como apoio operacional, para podermos ter controlo visual sobre áreas, sem ter ninguém presente, e por outro lado, para auxiliar os próprios maquinistas no controle de entradas e saídas nos comboios do Metropolitano, em estações em que o número de passageiros é muito grande, em que entram e saem em cada comboio em hora de ponta, dezenas ou centenas de pessoas, sendo muito importante que o maquinista tenha perfeita visibilidade sobre as portas, para evitar acidentes e a videovigilância teve essa génese.

Depois de facto com a necessidade de controlar cada vez mais espaços, cada vez mais gente, e a pressão cada vez maior sobre as empresas para reduzir os efectivos, a videovigilância tornou-se uma ferramenta indispensável para controlar áreas, espaços e fluxos de passageiros. E, a partir do momento em que começou por funcionar como tal, passou a servir também como um observador privilegiado, relativamente a alguma actividade incivilizada ou criminal.

Foi esta verificação de que a videovigilância é um observador presente, que não mente, que é capaz de ver aquilo que o próprio testemunha não vê, que fixa todos os pormenores e actua mesmo em situações de menor luminosidade gravando sem falhas esses acontecimentos, tornou-se efectivamente um instrumento privilegiado de investigação criminal e de prova.

É em 2004 com a organização do Euro 2004, que isto ganha no Metropolitano uma importância maior com a centralização de todas as imagens num posto de comando, com uma assistência de vinte e quatro horas por dia de uma pessoa apenas dedicada à observação online das imagens e com a criação de uma área que pudesse satisfazer os pedidos da polícia e dos tribunais relativamente a incidentes que era necessário esclarecer.

Hoje, e como o sistema foi crescendo, todas as imagens são gravadas localmente, portanto de estação a estação, são gravadas num computador no local, são

visíveis numa estação central da estação e centralmente num posto de vigilância, são visíveis online e de toda esta base de dados enorme ou deste conjunto de gravações é possível extrair imagens de uma determinada câmara, de uma determinada hora, dum determinado lugar, fazendo gravações em CD ou DVD, capazes de serem visualizadas posteriormente pela polícia e capazes de produzir fotogramas, que sirvam de elemento de prova.

6. Quais os efeitos da sua implementação no que diz respeito à criminalidade na rede do Metro?

R: Essencialmente, tivemos um maior controlo do vandalismo sobre as instalações e sobre o material circulante, porque passamos a ter câmaras com detecção de movimento nas zonas de estacionamento de material, e portanto à noite quando surge alguém nessas zonas é de imediato disparado um alarme e é possível disponibilizar meios como forma de impedir criminalidades maiores, mas também tem servido como meio de prova para a investigação criminal e para a identificação de criminosos pela polícia, quer do vulgar carteirista, quer de outros crimes mais graves, que obrigam à identificação dos suspeitos em que o sistemas de videovigilância muitas das vezes associado a outros meios, tem permitido essa identificação.

7. Considera que a sua implementação possa ter induzido a uma deslocalização do crime?

R: Não. Deslocalização, penso que não, porque a criminalidade, também ela se adapta às coisas, e hoje é muito vulgar estarmos aqui a ver as imagens online de uma determinada estação e ver que o criminoso traz normalmente um boné, cuja pala baixa sobre os olhos, com uns óculos, para puder enganar de algum modo uma identificação fácil. No entanto, considero que a presença das câmaras de videovigilância nas estações têm tido um efeito benéfico sobre a criminalidade e como nós não podemos cobrir todas as áreas a videovigilância tem aqui uma limitação que só pode ser utilizada em instalações privadas, não pode ser utilizada na via pública, alguns destes crimes muitas vezes são perpetrados nas entradas das estações, onde não há videovigilância porque já apanha espaços públicos e não pode ser utilizado.

Estou convencido que, sem a videovigilância haveria maior índice de criminalidade nas estações do Metropolitano e nesse sentido, pode ter havido alguma deslocalização para outros sítios menos controlados, mas a deslocalização devida exclusivamente pela CCTV, não. O conjunto de acções, como: guarnecimento, presença da polícia e a capacidade de utilização da videovigilância como prova, acredito que sim.

V – Estatística Criminal e Não Criminal

1. Que tipo de análise Criminal é realizado pela operadora?

R: Apenas uma inventariação da criminalidade e a sua atribuição a zonas da rede. Portanto, fazemos a referenciação do número de crimes em termos de locais onde acontecem, classificamos em: muito graves, graves e pouco graves, e estudamos a sua incidência horária ao longo do dia, com alguma preocupação de análise do dia de semana em que as coisas serão mais problemáticas. Porém, isso não tem dado informação acrescida (o dia da semana), a incidência ao longo do dia e nos locais onde se dá em si, é mais importante e é essa que se faz genericamente.

2. Considera que essa análise possa traduzir fielmente a realidade criminal na rede do Metropolitano de Lisboa.

R: Depende de que análise estamos a fazer, possivelmente de um ponto de vista das forças de segurança pode não ser uma informação muito importante ou pelo menos muito detalhada sobre o assunto, já para nós, traduz uma realidade bem mais fiel que aquela que tem a polícia, na medida em que os nossos dados são fruto do cruzamento de várias informações. São as informações do nosso pessoal, são as queixas dos nossos clientes, são os relatórios do pessoal de vigilância e são os pedidos de imagens que nos faz a PSP.

Nem todos os crimes são participados à polícia, nem todos os incidentes são fruto de queixa, mas do cruzamento desta informação: queixas dos passageiros, relatórios do pessoal do Metropolitano, relatórios dos vigilantes (todos eles são obrigados a fazer relatório no seu posto de trabalho), e pedidos da polícia, estou crente que os valores que temos, são muito, muito próximos da realidade, portanto serão no meio disto tudo, aqueles que reflectem melhor a realidade.

VI – Os Agentes de Segurança na Rede de Metropolitano

1. No que concerne à Segurança, quais os meios ao dispor da operadora, bem como quais os Agentes intervenientes na Segurança ao dispor da Rede do Metropolitano de Lisboa?

R: No que diz respeito à PSP e às Brigadas de Investigação Criminal que lhe estão ligadas, o Metropolitano não tem qualquer tipo de intervenção, para além daquela que é uma informação mútua, que pode haver. A PSP dispõe os seus meios como entende melhor, utiliza-os segundo os seus métodos de intervenção e mantém consigo essa independência de actuação. Nós, quando há eventos que consideramos de maior risco, alertamos a PSP para a realização desses eventos, pedimos a sua participação, e essa colaboração é feita normalmente num espírito de boa colaboração e, camaradagem, digamos, de desejo de bem servir.

Portanto além destes agentes que lhe falei há pouco da Esquadra aqui do Marquês de Pombal, que é inteiramente suportada pelo Metropolitano, em termos de instalações, vencimentos, e suporte logístico, sempre que há situações mais pontuais, o Metropolitano recorre muitas vezes a serviços gratificados para acompanhar determinadas situações, por exemplo, em Campo Grande, aqui no Posto de Comando Central em que há um agente oito horas por dia; na zona de patrulhamento do Rossio para a Alameda, onde há normalmente uma patrulha em serviço extraordinário, e de resto, a Polícia tem os seus processos, os seus meios, tem a sua maneira de actuar com a qual nós não interferimos, apenas quando temos informações sobre determinados aspectos mais preocupantes, informamos a Polícia, como é por exemplo o Cais do Sodré ao Sábado e/ou ao Domingo de manhã, quando grupos vêm da 24 de Julho e provocam muitas vezes distúrbios. A Baixa Chiado também tem o mesmo tipo de problemas nestes dias, ou quando começam a aparecer em determinada estação, grupos que são inconvenientes, informamos também a Polícia, também quando temos situações de alguma actividade numa zona da cidade, para que nos auxilie nessa actividade, por exemplo, num Rock in Rio, ou mesmo num jogo de futebol.

2. Qual a intervenção da Polícia na Segurança no Metropolitano de Lisboa?
Críticas?

R: Tem duas intervenções: o patrulhamento permanente das instalações, e depois um processo de investigação da criminalidade que é feita pelas Brigadas de Investigação Criminal, embora sejam processos que a Polícia utiliza e que na maior parte dos casos nós nem estamos dentro dos assuntos.

Aquilo que nós conhecemos de facto é o patrulhamento, é a intervenção quando é solicitada, por exemplo, quando há intrusões em determinadas zonas e solicitamos a intervenção da Polícia, quando há desacatos solicitamos a intervenção, porque a Polícia que está aqui no Metropolitano, tem telefones internos e é fácil a comunicação através desses telefones, e as próprias Brigadas estão equipadas com estes telefones móveis e portanto podem ser sempre contactadas.

Relativamente às críticas, a Polícia como se sabe, não pode estar em todos os sítios, a rede cresceu e este nº de Agentes vem de 1994, e desde aí até agora a rede desenvolveu-se bastante, e as coisas não foram reforçadas no que toca a elementos da Polícia, reconhecendo que é um numero reduzido.

Reconhecemos também que há, e não da parte das chefias, uma vez que essas são de facto extremamente empenhadas e colaboradoras, mas da parte dos Agentes, reconhecemos alguma desmotivação na sua intervenção. Essa desmotivação, vem do meu ponto de vista, fundamentalmente, de um conhecimento que os Agentes têm da criminalidade e dos autores dessa criminalidade no Metropolitano, que são conhecidos, que são identificados muitas vezes pelos nomes, mas sobre os quais há uma grande dificuldade de penalização através da justiça. Portanto, muitas das vezes os Agentes esfalfam-se para os deter, para os levar a tribunal e na maior parte dos casos, passado um dia ou dois, voltam a encontra-los nos mesmos sítios, fazendo as mesmas coisas, sem penalização, o que torna de algum modo frustrante a actividade dos agentes, podendo alguma da sua falta de empenho ou da sua desmotivação advir daqui.

3. Existe no panorama da Segurança na Rede do Metropolitano de Lisboa algum tipo de parcerias entre a Operadora Metro Lisboa e a Polícia de Segurança Pública (DSTP)?

R: Existe o tal protocolo de que lhe falei, e esta contratação de serviços para situações especiais através dos serviços gratificados. Esta parceria funciona já desde 1994.

O protocolo foi assinado em 1994 e previa aqui um Subintendente, um Comissário e um Subcomissário no Comando. Depois, na Esquadra do Metro previa a existência de 62 elementos que a gente agora já não tem, julgo que neste momento sejam apenas sessenta, mas isto era em 1994, entretanto dessa altura para cá foi construída a linha vermelha, fizemos o prolongamento a Odivelas, fizemos o prolongamento a Amadora, fizemos o prolongamento ao Cais do Sodré, fizemos o prolongamento a Santa Apolónia, estamos a fazer o prolongamento ao Aeroporto e o número de Agentes mantém-se.

Portanto, existe este protocolo e existe esta relação fácil e permanente e a presença de um Agente, aqui no nosso posto de comando central, oito horas por dia, para acompanhar o sistema de videovigilância e poder fazer face a uma situação de criminalidade ou de desacato, perturbação da ordem pública, poder mobilizar rapidamente os meios.

4. Qual a intervenção da Segurança Privada na Segurança do Metropolitano de Lisboa?

R: Nós temos duas empresas que nos prestam serviço em três áreas diferentes: transporte de valores, é feito por uma empresa privada que também faz com outro contrato a vigilância nas linhas Verde e Vermelha. Fundamentalmente, a vigilância nas linhas verde e vermelha, que é feita por esta empresa, bem como a vigilância da linha azul e amarela que é feita por outra empresa, é uma situação de presença, de ajuda aos passageiros, de vigilância das instalações contra presenças indesejáveis, contra acções de vandalismo nas instalações e de algum modo de protecção aos passageiros em caso de serem alvo de alguma criminalidade.

Estes vigilantes, das empresas de vigilância, tem limitações de intervenção. Estes homens, em termos de criminalidade, só podem actuar se detectarem um flagrante delito, podem reter um fulano até à vinda da Polícia, não podem usar qualquer tipo de arma e aí até estamos de acordo porque alguns destes vigilantes são pessoas que não têm treino para isto, alguns estão nesta profissão porque não arranjam outro emprego

e portanto, não estão treinados para discernir muito bem as coisas em termos de criminalidade.

Estes vigilantes, em muitos casos, são quem toma conta das estações durante a noite, são os únicos que aí estão e controlam as entradas e saídas nas estações, e durante o dia acompanham os passageiros, dão informações, ajudam nas dificuldades dos mesmos e dão enfim a presença de alguém nas estações.

Os passageiros tem a ideia de que os vigilantes, são uma Polícia que a gente tem por nossa conta, portanto muitas vezes, exigem dos vigilantes acções que estes não podem ter, o que dá alguma confusão neste processo. Depois, temos uma outra actividade, que é, o controle das portarias que também é feito por empresas de vigilância e o controle das instalações fixas, como sejam os parques de material, eles controlam o perímetro das instalações para evitar intrusões e fazem a vigilância no sentido de detecção de qualquer anormalidade, como incêndio, inundação, etc.

5. Quais as Empresas de Segurança a prestar serviço na Rede do Metropolitano de Lisboa e quais as suas orientações?

R: As empresas que prestam serviço no Metropolitano de Lisboa são: a 2045 e o Grupo 8. Todos estes vigilantes que vêm para o Metropolitano, são alvo de uma formação dentro do Metropolitano de três dias. Acções de formação que têm a ver com condições de segurança que eles devem garantir, com instruções para auxílio aos passageiros e comportamento junto dos mesmos, e um conhecimento genérico das instalações para poderem fazer a vigilância. Eles recebem instruções e formação para poderem aceder à via ao nível dos carris, em determinadas circunstâncias e portanto, a orientação genérica que têm é a de intervenção, mas de comportamento urbano com os passageiros, os passageiros são clientes e portanto não podem ser tratados de qualquer maneira, sendo nesse sentido que lhe é dada esta formação.

6. Qual o tipo de serviço realizado pelos funcionários dessas empresas? E quais as suas competências?

R: O Grupo 8, faz o transporte de valores e vigilância, a linha Vermelha e a linha Verde; a 2045 faz a vigilância da linha Amarela, a linha Azul e as portarias. Eles (vigilantes)

são como sabe, sujeitos a uma formação que lhe é imposta pelo MAI, para realizarem esta actividade.

As suas competências, são ao nível de ocupação de espaço, no fundo, são de orientação dos passageiros para informações básicas simples e são de controlo das instalações, por exemplo de quem entra, quem sai e do registo de todos os eventos importantes, que ocorrerem durante a sua permanência na empresa.

Ao nível das linhas, há dois tipos de trabalho que eles fazem, um é o trabalho de assistência numa estação, em que fundamentalmente vigiam as instalações da estação e dão informações aos passageiros; e o outro, é um trabalho de ronda móvel, em que cada equipa de dois vigilantes tem duas ou três estações para circular e circulam nos comboios fazendo um controlo dessas instalações em rotação permanente.

7. No que concerne à Segurança no Metropolitano de Lisboa e demais Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa, no seu entender o que é que considera estar a correr bem e o que deve com base na sua experiência ser modificado, para que a Criminalidade possa diminuir e as pessoas se sintam seguras no uso dos Transportes Públicos?

R: Melhorar é sempre possível. Eu considero que a presença / existência de uma Polícia especializada nos transportes é um bem, é um valor acrescentado, na medida em que lhes permite conhecer bem as instalações, lhes permite ter um conhecimento do modo de actuação que lhe é próprio, basta dar-lhe o exemplo, os Agentes da PSP que estão no Metropolitano, sabem quando podem ou não descer à via, e já tem havido situações de perseguições, em que o criminosos desce á via e os Agentes vão atrás. Permite conhecer as instalações, o meio, saber quais são os problemas de segurança que a gente vive, conhecer a envolvente e os processos de actuação nessa envolvente, permite dar resposta a eventos que tenham reflexo no número de clientes transportados entre determinada hora ou de fluxos muito importantes em algumas estações, basta dizer por exemplo que quando há eventos muito grandes com forte impacto numa estação a tendência das pessoas é irem todas para o cais o que é perigoso, sendo normalmente a PSP, que nos ajuda a controlar o número de passageiros que acedem ao cais, melhorando a funcionalidade e evitando acidentes.

A presença da PSP é um bem, a existência de uma Polícia especializada no Metropolitano é uma mais valia, acho que poderíamos melhorar se houvesse mais competências atribuídas às empresas de segurança, em termos de actuação, embora controladas. A meu ver, o elo fraco desta problemática e o cerne desta questão, reside fora das instalações, não dependendo da Polícia nem do Metropolitano de Lisboa, mas estar sim dependente do funcionamento da justiça.

ANEXO 10 ENTREVISTA AO EXMO. SR. CORONEL JOAQUIM FARIAS, DO GABINETE DE AUTORIDADE E SEGURANÇA DA CARRIS

Data: 16 / 04 / 2010

Hora: 16H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 67 Género Masculino Estado civil Casado Profissão Assessor do Gabinete de
Qualidade e Segurança da Carris

1. Há quanto tempo exerce funções no Gabinete de Auditoria Qualidade e
Segurança da Carris?

R: Há cerca de dez anos que desempenho as funções de Assessor de Segurança da
Empresa.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes
Públicos (Geral)?

R: Considero importante e pertinente o estudo da criminalidade nos Transportes
Públicos, bem como no seu meio envolvente.

I - Conhecimentos relativos à Operadora – Carris.

1. A Frota ?

R:

A) Autocarros

Existência de 752 Autocarros, funcionando nas seguintes Carreiras:

- 78 Carreiras diurnas regulares (60 urbanas e 18 suburbanas).
- 9 Carreiras da “Rede da Madrugada” (5 urbanas e 4 Suburbanas).

- 1 Carreira Especial – “Night Bus” (nas noites de 6ª feira/Sábado, Sábado/Domingo e vésperas de Feriados).
- Serviço para Transporte de Deficientes – assegurado por 3 Mini Autocarros, no Concelho de Lisboa, em sistema de “porta a porta”.

Nota: A Rede estende-se por 670 KM, sendo 79,8 KM em corredores reservados (faixas BUS).

B) Carros Eléctricos

B1) Rede de Eléctricos, com 5 Carreiras regulares diurnas, utilizando:

- 10 Eléctricos Articulados, apenas na Carreira 15E.
- 39 Eléctricos Remodelados/Históricos, que funcionam em qualquer das Carreiras. Há ainda 8 Eléctricos Históricos de reserva, para Turismo, Natal ou eventuais avarias.

Nota: A Rede estende-se por 48 KM, sendo 14 em sítio próprio reservado.

B2) Ascensores e Elevador

A Carris tem ainda serviço de Ascensores (Glória, Bica e Lavra), cada um com 2 Carros Eléctricos e 1 Elevador (Santa Justa), com 2 cabines.

2. Geografia?

R: A CARRIS é detentora da exclusividade do direito de exploração do Transporte Público de Passageiros, de Superfície, em Lisboa. A sua Rede abrange o Concelho de Lisboa e zonas limítrofes dos Concelhos de Oeiras, Amadora, Loures e Odivelas.

3. Número de Passageiros e Actividade?

R: Número de Passageiros – Em 2009, a CARRIS transportou cerca de 240,5 milhões de Clientes, sendo:

- Autocarros – 221,5 milhões (15.825 no Serviço para deficientes).
- Eléctricos – 16,7 milhões.
- Ascensores e Elevador – 2,3 milhões.

II – Conhecimentos relativos à criminalidade praticada na rede da Carris – atitudes, opiniões e sugestões

1. O que pensa da realidade criminal na Carris?

R: A Criminalidade existente na Rede de Transportes da Carris constitui uma preocupação constante da Empresa, embora, por enquanto, se situe, felizmente, em níveis inferiores aos verificados, em outras Empresas congéneres Europeias.

Como é sabido, a criminalidade existente na área Metropolitana de Lisboa reflecte-se, naturalmente, na situação que se vive diariamente na Rede de Exploração da Carris. Os Transportes Públicos não escapam a este fenómeno e são mesmo, por vezes, o seu alvo preferencial.

2. Dada a sua experiência, quais os crimes mais praticados na Carris?

R:

- Danos nas viaturas (quebra de vidros, danos em cadeiras e bancos, graffiti, etc.).
- Injúrias a Tripulantes e Fiscais.
- Furtos a Passageiros (Carteiristas).
- Agressões a Passageiros, Tripulantes e Fiscais.
- Roubos a Passageiros
- Furto a Tripulantes

3. Quais os tipos de transporte, bem como as estações/troços mais afectados por essa criminalidade?

R: Os tipos de crimes mais frequentes, normalmente, estão relacionados com as Zonas de Lisboa que são atravessadas pelo itinerário das várias Carreiras.

Assim, por exemplo, o crime de danos nas viaturas e de Injúrias e Agressões a Tripulantes e Fiscais verificam-se, com maior frequência, nos Bairros mais problemáticos de Lisboa – caso, por exemplo, do Bairro do Armador, Bairro Padre Cruz, Musgueira, Galinheiras, Charneca, Fetais, etc.

Mas já o Crime de Furto a Passageiros, por carteiristas, é mais frequente nas Carreiras frequentadas por Turistas – caso das Carreiras 15E e 28E e de algumas Carreiras de Autocarros que circulam entre a Baixa da Cidade e o Aeroporto – caso, por exemplo, da Carreira 44.

4. O que entende por interface?

R: Embora não entenda o seu interesse em testar este meu conhecimento, dir-lhe-ei que, como local onde conflui mais que uma Empresa de Transportes, temos vários em Lisboa, por exemplo: Gare do Oriente, Cais do Sodré, Sete Rios, Santa Apolónia, etc.

5. Considera que os utentes da Carris se sentem seguros?

R: De um modo geral, considero que há um razoável sentimento de segurança e a Carris, em ligação com as Forças de Segurança, nomeadamente a PSP, continua empenhada num persistente esforço, com vista a melhorar as condições de segurança física e psicológica dos seus Clientes e Tripulantes.

III - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: O Furto por Carteirista, embora não seja um fenómeno exclusivo da Carris, nem da Cidade de Lisboa, constitui uma grande preocupação para a Empresa.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto da Carris?

R: Embora a responsabilidade pelo combate aos carteiristas (nos Transportes Públicos) seja da responsabilidade das Forças Policiais, é evidente que, ao afectar a segurança e os bens dos seus Clientes, constitui uma preocupação para a CARRIS, que tem feito tudo,

ao seu alcance, para prevenir e dissuadir este crime e colaborar com as Autoridades competentes e a Justiça.

3. Qual o *modus operandi* mais utilizado nos transportes da Carris?

R: Actuam em grupos organizados, quer à entrada dos Eléctricos / Autocarros, quer no seu interior, escolhendo previamente as suas vítimas.

À entrada, enquanto um dos elementos barra / dificulta a entrada no veículo, outro(s) elemento(s) do grupo dá um encontrão na vítima e um outro retira-lhe a carteira / valores. Muitas vezes não chegam a entrar no veículo.

No interior dos veículos, nomeadamente junto das máquinas de compra dos bilhetes nos Eléctricos articulados, o grupo rodeia a vítima e o procedimento é semelhante, havendo sempre um elemento que utiliza a “muleta” – um casaco ou até jornal no braço, para encobrir o movimento da mão. Muitas vezes ajudam as vítimas a comprarem os bilhetes ou até a subirem para os veículos.

Como os carteiristas são indivíduos muito hábeis, por vezes usam métodos muito variáveis e originais.

4. Quais os utentes mais susceptíveis da astúcia dos Carteiristas? Porquê?

R: Normalmente são os turistas e os idosos.

Os turistas, porque são passageiros que transportam consigo mais dinheiro e/ou objectos mais valiosos, para além de irem sempre mais distraídos a observar a paisagem.

Os idosos, devido à sua fragilidade e nomeadamente menos atenção, para além de que, em certas alturas, por exemplo quando levantam a pensão, transportam consigo valores já consideráveis.

5. Caracterize os Carteiristas?

R: São indivíduos extremamente hábeis e devidamente treinados, que normalmente não possuem outro modo de vida e que, de um modo geral, actuam em grupos devidamente organizados e chefiados.

Sabe-se que, sempre que necessário e possível, até montam a sua própria vigilância para detectar a PSP, comunicando normalmente por telemóvel.

Já se detectou, algumas vezes, que um determinado veículo (normalmente eléctrico da Carreira 15) é acompanhado na sua deslocação, por um automóvel, que transporta o chefe de um ou vários grupos, a quem dá ordens por telemóvel, nomeadamente para saírem, quando é avistada a Polícia.

A sua actividade é muito rentável e consta que até já possuem avenças com advogados para comparecerem na Esquadra, quando o carteirista é detido.

A sua actuação intensifica-se na “horas de ponta” e sempre que há aumento de turistas – período do Natal, Páscoa e Verão, e sempre que há paquetes ancorados em Lisboa; igualmente quando há concentração de pessoas ou grandes eventos (desportivos ou outros) – caso do “Euro 2004”.

6. O que considera ser necessário para prevenir a prevalência deste fenómeno nos Transportes Públicos em Geral, e em particular no caso da Carris?

R: Para além da manutenção e incremento, se possível, das medidas já tomadas pela Carris e pela PSP (se possível, a PSP aumentar a vigilância das Carreiras mais frequentadas pelos carteiristas), considera-se imprescindível um “endurecimento” da legislação aplicável, bem como um maior rigor na aplicação da justiça, de modo a haver um efeito dissuasor e desincentivador deste tipo de Crimes.

Presentemente, a nossa convicção é que existe um sentimento de total impunidade da parte dos Carteiristas, pois, quer a legislação vigente, quer, de um modo geral, as decisões dos Tribunais, são-lhes altamente favoráveis.

E esse sentimento de impunidade é de tal ordem que, ainda recentemente, dois carteiristas que foram apanhados (separadamente) em infracção (sem título de transporte válido), pela nossa fiscalização, não hesitaram sequer em ditar, para o respectivo “Auto de Notícia”, que a sua profissão era ... CARTEIRISTA! A PSP confirmou, posteriormente, que ambos tinham falado verdade!!!

IV – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um tridente de variáveis: um ofensor ou delinquente provável, um alvo

apropriado e um local propício, e sendo a rede da Carris um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas tomadas pela operadora para fazer face à prática de crimes e fazer diminuir o sentimento de (in)segurança dos utentes?

R: A Carris, tem investido fortemente na tomada de medidas (algumas muito dispendiosas), para reforçar a segurança da sua Rede de Exploração e tem, ainda, procurado desenvolver alguns Projectos de Prevenção da Delinquência.

Medidas tomadas, para reforço da segurança dos seus Clientes, Tripulantes e material circulante:

A) Rejuvenescimento e Qualificação dos Tripulantes

A Carris sempre privilegiou a qualidade dos seus recursos humanos, tendo incrementado o processo de rejuvenescimento dos seus Tripulantes a partir de 2005, com a entrada de cerca de 800 novos Tripulantes.

Desde 1996, que a formação inicial de Tripulantes inclui um Módulo de Segurança, ministrado pelo GQS (Gabinete de Auditoria, Qualidade e Segurança), com a colaboração de Oficiais da PSP de Lisboa (DIC e Div. Trânsito), no qual os formandos são alertados para as principais situações de delinquência na Rede da Exploração e são aconselhados sobre os procedimentos a adoptar e formas de reacção a estas situações.

Desde 2006, têm sido também realizadas acções de formação “Qualidade+ no serviço ao cliente”, abrangendo todos os tripulantes e sendo ministrado, entre outros, um módulo de Segurança Pessoal do Tripulante e do Cliente, versando sobre “Gestão de Conflitos Violentos e Defesa Pessoal”.

Tendo em vista a relação entre Tripulantes e Passageiros, tem sido também ministrado, por um psicólogo, um módulo referente a “Relações Interpessoais”.

B) Central de Comando de Tráfego (CCT)

Este órgão, que funciona 24 horas por dia como Posto Director da Rede de Rádio privativa da Carris, logo que tem conhecimento de qualquer situação anormal, acciona os pedidos de socorro ou de apoio mais convenientes. Esta Central tem ligação telefónica directa à PSP/Lisboa (Centro de Comando e Controlo do Comando Metropolitano).

C) Cooperação com as Forças de Segurança

A Carris tem persistido na prevenção e combate à delinquência na rede de exploração, sempre em estreita ligação e coordenação com as Autoridades Policiais, em especial com o Comando Metropolitano da PSP de Lisboa e Unidades Subordinadas.

De salientar o reforço das acções de ligação privilegiada com o Comando Metropolitano de Lisboa e com os Comandos das Divisões e das Esquadras da PSP situadas nas áreas de influência das Estações e a utilização de Agentes da PSP, quer para acompanhamento dos nossos Controladores da Fiscalização Comercial (em acções de fiscalização nas carreiras/locais mais problemáticos, inclusive carreiras da Rede da Madrugada), quer para o controlo e identificação de grupos de carteiristas, em carreiras problemáticas de Eléctricos e Autocarros.

Deste relacionamento resulta a existência de canais de ligação directos e uma troca permanente de informações, a vários níveis. Em consequência, a PSP tem conhecimento, sempre actualizado, de todas as situações que afectam a segurança dos Passageiros, dos Tripulantes e do Material Circulante, bem como da evolução destas situações.

Este conhecimento actualizado da situação tem permitido, à PSP, orientar a sua actividade operacional na protecção dos veículos das Carreiras mais penalizadas por delinquência e vandalismo.

D) Rádios Emissores / Receptores em todos os veículos da Frota

Todos os veículos da Frota de Serviço Público da Carris estão equipados com Rádios Emissores / Receptores, os quais comunicam com a Central de Comando de Tráfego, em fonia, grafia e mensagens pré-codificadas.

Como já foi referido, este Órgão, que funciona 24 horas por dia, dispõe de ligação directa à PSP / Lisboa, assegurando que qualquer mensagem urgente (ou qualquer emergência) dos Tripulantes seja imediatamente transmitida à PSP.

E) Sistemas de Ajuda à Exploração e Informação aos Passageiros (SAEIP)

Este sistema, já instalado em todos os veículos da Frota, permite além da comunicação via rádio, de voz e de dados, também saber, em cada momento, qual a localização exacta do veículo, através do recurso à tecnologia GPS.

Quer a CCT, quer a PSP / Lisboa possuem terminais deste Sistema, os quais dão a conhecer a posição de determinado veículo que, por exemplo, necessite de apoio imediato da PSP.

Este Sistema, para além de proporcionar melhorias ao nível da Segurança, permite também a informação ao público, em painéis electrónicos colocados em diversas paragens, bem como a gestão das carreiras, de forma a obterem-se melhorias na velocidade comercial, na redução de combustível e, consequentemente, na diminuição de emissões poluentes e de gases com efeito de estufa.

F) Renovação da Frota de Autocarros de Serviço Público

A empresa renovou, recentemente, metade da sua frota com a aquisição de 408 novos autocarros, melhorando sensivelmente o seu desempenho ambiental e energético.

G) Sistema de Vídeo-Vigilância nos veículos da Frota de Serviço Público

A Carris efectuou um investimento de cerca de 2,6 milhões de euros, para adquirir e instalar, em todos os veículos da sua frota, um sistema de videovigilância, tendo, como objectivo, a dissuasão de actos de delinquência e proporcionar maior confiança e sentimento de Segurança a Passageiros e Tripulantes.

O funcionamento do sistema de V.V. tem permitido registar e identificar a maior parte dos incidentes ocorridos no interior dos veículos da nossa Frota de Serviço Público.

Actualmente, as Autoridades Judiciais e de Investigação Criminal solicitam, diariamente, imagens gravadas, para apoio das suas investigações processuais.

Este sistema, em cada veículo, é constituído, basicamente, por:

- Um videogravador digital, com alta velocidade de gravação, provido de disco rígido amovível e amortecedores especiais;
- Duas, três ou quatro câmaras de vídeo (consoante o tamanho do veículo), de dimensões reduzidas.

Após a ocorrência de um incidente, o disco é retirado e visualizado em equipamento próprio existente na Área de Segurança (Centro de Visionamento do GQS).

H) Dispositivo de Emergência em Todos os Veículos da Frota

Quando accionado, provoca um Alarme na CCT (Central de Comando de Tráfego), a qual solicita a intervenção da PSP. Esta intervenção passou a ser bastante mais rápida, após a instalação, nos veículos, do SAEIP com Tecnologia GPS, permitindo a localização imediata do veículo.

I) Recurso a Agentes da PSP

Como referido atrás, a Carris tem recorrido a Agentes da PSP, em serviço remunerado, para:

- Vigilância diária das carreiras de eléctricos e autocarros, onde se verifica maior actividade de carteiristas, especialmente nas carreiras 15 e 28 de eléctricos e algumas de autocarros que, da Baixa da cidade, circulam no eixo Av. Liberdade – Marquês de Pombal – C. Grande – Aeroporto;
- Acompanhamento diário dos Controladores da Fiscalização Comercial, em especial nas Carreiras consideradas mais problemáticas.

J) Protecção da Cabine do Motorista

Foram adquiridos 80 novos autocarros, que dispõem desta protecção.

Trata-se de uma protecção (isolamento) da cabine do Motorista, com uma janela de accionamento eléctrico, através de um botão incorporado na porta.

O Motorista tem assim a possibilidade de, em caso de perigo, fechar a janela e ficar em segurança, isolado dos passageiros. A parte superior da protecção é transparente e constituída por material muito resistente – policarbonato, com 12 mm de espessura; a parte inferior é revestida a chapa com 1,5 mm de espessura em ambas as faces, contendo no seu interior granulado de borracha, com o objectivo de amortecer o impacto de eventual projectil.

K) Projecto Carris – Escolas

Este projecto foi iniciado em 1997, com o objectivo de sensibilizar os jovens para uma correcta e cívica utilização dos transportes públicos, nomeadamente para não terem atitudes agressivas para a Carris e não cometerem actos de vandalismo e de delinquência nos autocarros e eléctricos.

Têm sido promovidas visitas de estudo para alunos até ao 9.º ano de escolaridade, às Oficinas e Serviços de Expedição das Estações da Empresa, bem como acções dirigidas a jovens potenciais utilizadores da Rede da Madrugada e do Serviço Nocturno de Autocarros “Night Bus” (transporte de jovens clientes), às 6.ª Feiras, Sábados e vésperas de Feriado.

L) “Vigilantes” dos Corredores Bus

Em Outubro de 2004, foi iniciada a fiscalização dos Corredores Bus com apoio da Polícia Municipal, utilizando três viaturas “ Smart” com o objectivo de melhorar as condições de circulação, o que contribui para:

- Aumento da Velocidade Comercial;
- Redução do consumo de combustível;
- Redução das emissões poluentes e de gases com efeito de estufa.

Simultaneamente, a Empresa tem diversos projectos entregues na CML, nomeadamente para implementação de novos Corredores Bus e Corredores intermitentes, bem como a implementação de Separadores Físicos para delimitação de Corredores, eliminação de descontinuidades e colocação de Pilaretes de Protecção ao estacionamento indevido.

M) Autoridade de Segurança de Exploração – A.S.E.

Esta Entidade criada, nos termos do despacho n.º 1094/98, de 31 de Dezembro de 1997, do M.E.P.A.T., publicado no D.R. (2ª série), de 19 de Janeiro de 1998, nas empresas de transportes colectivos regulares de passageiros rodoviárias,

ferroviárias e fluviais, cujo capital social é detido integral ou maioritariamente pelo Estado, nas suas funções consta “a condução e acompanhamento de todas as questões directa ou indirectamente associadas à Segurança da Exploração”.

Estas funções têm sido desempenhadas, em acumulação, pelo Director do Gabinete de Auditoria, Qualidade e Segurança, da Carris.

Anualmente, a A.S.E. elabora o Programa de Segurança, para o ano seguinte, o qual é submetido à aprovação da Tutela. Semestralmente, é elaborado um Relatório de Acompanhamento, dando conta da execução do referido Programa Anual de Segurança.

2. Como sabe, a prevenção situacional engloba uma extensa gama de meios, como etiquetas electrónicas, sistemas de alarmes, televisão e circuito fechado (vulgo CCTV), videovigilância. Qual a importância da implementação da videovigilância nos Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa e no caso concreto da rede da Carris?

R: Como já referido atrás, a Carris efectuou um enorme investimento (2,6 milhões Euros) na implementação de V.V. em todos os veículos da sua frota, com o objectivo da dissuasão de actos de delinquência e de proporcionar maior confiança e sentimento de Segurança a Passageiros e Tripulantes.

Inicialmente, nos primeiros veículos com V.V., a dissuasão funcionou, pelo menos relativamente a carteiristas, verificando-se que estes passaram a escolher, para a sua actividade, os veículos que ainda não dispunham de V.V., ou então passaram a tapar as câmaras com pastilha elástica.

Contudo, com a alteração da legislação e o deficiente funcionamento da Justiça, esse efeito dissuasor diminuiu muito rapidamente. As imagens gravadas têm sido fornecidas às Autoridades Judiciais e de Investigação Criminal, para apoio das suas investigações processuais.

3. Desde quando é que foram implementados os sistemas de videovigilância na Carris e no caso em concreto do E15 e E28?

R: Como já disse anteriormente, a Carris foi pioneira, em Portugal, no estudo e implementação de V.V. em veículos. As primeiras experiências foram iniciadas em 1998, de modo incipiente, pois, em Portugal, na altura, não haveria Empresas com a tecnologia necessária para este efeito. Eu ainda não estava na empresa.

Os primeiros sistemas (tecnologia Alemã) foram instalados em 30 Autocarros, em 2001.

No final de 2003, foi instalada a V.V. em 13 Eléctricos (4 Articulados e 9 Remodelados). No último concurso, em 2008, a instalação foi efectuada nos Ascensores e no Elevador de Santa Justa, bem como em todos os Autocarros que, na altura, ainda não a possuíam.

Tanto quanto me recordo, as requisições de imagens por parte da PSP e da PJ, de início foram em pequeno número (eram poucos os veículos com V.V. e julgo que na PSP e na PJ ainda não existia a sensibilidade suficiente para o facto de a Carris ter a possibilidade de fornecer as imagens).

Se ainda houver dados de 2002 e 2003, tentaremos fornecer-lhos.

4. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente o caso da Carris, caracterize a sua implementação no contexto de outros países?

R: A Carris, nos seus contactos internacionais e principalmente como membro da UITP (União Internacional de Transportes Públicos), acompanha sempre com natural interesse, todos os estudos e avanços tecnológicos que se vão efectuando nas Empresas Congéneres, a nível Europeu e Mundial.

Assim, para além de ir acompanhando o que se passava no Estrangeiro, iniciou também a sua pesquisa a nível nacional, conseguindo concretizar a instalação de V.V. em 2001, em 30 Autocarros.

Presentemente, de um modo geral, todas as grandes Empresas de Transporte Público de Passageiros, nas principais cidades europeias, dispõem de V.V. nos seus veículos.

A grande diferença relativamente ao seu efeito dissuasor, parece residir principalmente na legislação de cada País – por exemplo, em Inglaterra, até são expostas publicamente as fotos dos carteiristas! Em Portugal, com a legislação vigente, isso é impossível!

5. Como começou por operar e como está a actualmente a funcionar o controlo da actividade na Carris, no que concerne à videovigilância?

R: Como já referi anteriormente, quando ocorre um incidente e são requisitadas imagens, o disco é retirado do veículo e é visionado em equipamento próprio existente no GQS (Centro de Visionamento); este é o único local, onde os discos podem ser visionados, por funcionários devidamente preparados e autorizados. As imagens requisitadas, (quando existem) são ali gravadas e fornecidas em CD/DVD às Autoridades requisitantes.

Esclareço que estes sistemas são muito sensíveis, avariando com alguma frequência e algumas empresas fornecedoras dos sistemas, infelizmente, nem sempre prestam a assistência necessária.

6. Quais os efeitos da sua implementação no que diz respeito à criminalidade na rede da Carris?

R: Como também já referi anteriormente, de início a V.V. parece ter surtido algum efeito dissuasor nos delinquentes, em especial nos carteiristas. Na altura, vários Tripulantes referiram que os carteiristas, ao entrarem num veículo, a sua primeira preocupação era verificar se existia V.V.; no caso de existir, diziam que se tinha enganado e saíam.

Também as câmaras eram tapadas com pastilha elástica; presentemente, ainda aparecem algumas tapadas, mas já com muito menos frequência.

Quando os carteiristas verificaram que, apesar de haver imagens, a Justiça não funcionava e nada lhes acontecia e que a Legislação, com as alterações introduzidas, até passou a ser-lhes ainda mais favorável, deixaram de se preocupar, pelo menos aparentemente, com a V.V. dos veículos.

7. Considera que a sua implementação possa ter induzido a uma deslocalização do crime?

R: No início, como já referi, julgo que houve efectivamente alguma deslocalização, para outros locais ou veículos sem V.V., incluindo para o Metro, antes de este possuir V.V.

V – Estatística Criminal e Não Criminal

1. Que tipo de análise Criminal é realizado pela operadora?

R: A análise estatística é feita semestralmente pela Empresa, e inclui apenas os dados das Participações/Comunicações feitas pelos Tripulantes.

Os resultados são comunicados nos Relatórios Semestrais à Tutela (Sec. Estado dos Transportes) bem como às Forças de Segurança, nomeadamente à PSP de Lisboa.

Diariamente, cada uma das Estações e o GQS fazem a análise de cada um dos incidentes verificados na véspera, através das respectivas participações/comunicações dos Tripulantes.

2. Considera que essa análise possa traduzir fielmente a realidade criminal na rede da Carris?

R: A análise referida não traduz fielmente a realidade criminal da Rede, mas apenas aquela de que os Tripulantes tiveram conhecimento e comunicaram.

Por exemplo, as vítimas de furto, muitas vezes, só no exterior dos veículos, é que dão pela falta dos seus haveres e limitam-se a apresentar queixa na PSP.

Essa a razão, pela qual, o número de queixas de furto, em veículos da Carris, apresentadas na PSP, é muitíssimo superior ao número de furtos comunicados pelos Tripulantes.

VI – Os Agentes de Segurança na Rede da Carris

1. No que concerne à Segurança quais os meios ao dispor da operadora, bem como quais os Agentes intervenientes na segurança ao dispor da Rede da Carris?

R: Como referido anteriormente, os Tripulantes têm meios ao seu dispor para accionar, quando necessitam de “Polícia”: Rádio Emissor/Receptor com fonia, grafia e mensagens pré-codificadas, para além de dispositivo de emergência, SAEIP, etc.

Nos veículos, não há qualquer Agente de Segurança Privada; estes apenas existem nas instalações. Nos veículos, actuam Fiscais da Empresa “Strong”, que efectuem fiscalização ao serviço da Carris e estão devidamente autorizados /ajuramentados pelo Governo Civil de Lisboa.

2. Qual a intervenção da Polícia na Segurança na Carris? Críticas?

R: Como é referido atrás, existe um excelente relacionamento entre a Carris e o COMETLIS, bem como com os Comandos das Divisões e das Esquadras localizadas nas áreas das Estações da CARRIS, resultando daí a existência de ligações directas e permanente troca de informações a vários níveis.

A ligação telefónica directa, entre a Central de Comando de Tráfego da Carris e a “Central” da PSP de Lisboa, tem permitido a intervenção da PSP, normalmente rápida, sempre que se verifica uma emergência num Autocarro ou Eléctrico.

É dentro desse espírito de colaboração, que, por exemplo, um tripulante de um Autocarro/Eléctrico pára junto de uma Esquadra ou até de um Agente, na via pública, solicitando apoio; que alguns Autocarros já têm sido acompanhados por Carros-Patrolha, nas zonas problemáticas; que a PSP disponibilizou oficiais para ministrarem formação aos nossos Tripulantes e Fiscais e que a Carris já tem cedido instalações e viaturas para formação e exercícios da PSP.

A PSP, dentro das suas possibilidades, tem desenvolvido operações nos veículos da Carris, havendo, em princípio, na Carris, sempre conhecimento prévio das mesmas e sendo prestada toda a colaboração que for solicitada.

Não há críticas quanto à intervenção da PSP; as duas entidades (PSP e Carris) conhecem mutuamente as suas potencialidades e limitações e quando se verifica a existência de qualquer problema entre Funcionários da Carris e Agentes da PSP, procura-se que seja solucionado ao nível hierárquico mais conveniente.

3. Existe no panorama da Segurança na Rede da Carris algum tipo de parcerias entre a Operadora e a Polícia de Segurança Pública (DSTP)?

R: Como já tive oportunidade de referir anteriormente, não existe uma “formalização” escrita de parcerias (embora exista abundante correspondência trocada), mas, na prática, é exactamente disso que se trata, quer no relacionamento com o COMETLIS, quer com as várias Divisões (não apenas DSTP e DIC), em especial aquelas cuja área de responsabilidade abrange a área de actuação da Frota da Carris.

4. Qual a intervenção da Segurança Privada na Segurança da Carris?

R: Apenas na vigilância das Estações (instalações fixas), a Carris dispõe de Segurança Privada.

Na área da Fiscalização, há um contrato com a Empresa “Strong”, para colocar alguns Fiscais ao serviço da Fiscalização da Carris. Esses Fiscais estão ajuramentados pelo Governo Civil de Lisboa.

5. Quais as Empresas de Segurança a prestar serviço na Rede da Carris e quais as suas orientações?

R: Como referi no parágrafo anterior, há Fiscais da “Strong”, ajuramentados pelo Governo Civil de Lisboa, ao serviço da Fiscalização da Carris, de cuja direcção recebem orientações e normas a cumprir.

Na vigilância das instalações, a Carris tem um contrato com a empresa “SECURITAS”. Os seus vigilantes cumprem as determinações/normas emanadas da CARRIS.

6. Qual o tipo de serviço realizado pelos funcionários dessas empresas? E quais as suas competências?

R: Já respondi no parágrafo anterior:

- “Strong” – Fiscalização nos veículos com competências definidas em legislação própria e Normas da Carris.
- “Securitas” – Vigilância das instalações e serviço nas portarias – competências e deveres definidos no contrato respectivo, e nas normas aplicáveis da Carris, bem como as próprias da Securitas.

7. No que concerne à Segurança na Rede da Carris e demais Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa, no seu entender o que é que considera estar a correr bem e o que deve com base na sua experiência ser modificado, para que a Criminalidade possa diminuir e as pessoas se sintam seguras no uso dos Transportes Públicos?

R: Como também já referi anteriormente, considero necessário que haja alterações na legislação vigente que penalize de forma eficaz a criminalidade existente nos Transportes Públicos (considerada pequena criminalidade) e que produza, nos delinquentes, um efectivo efeito dissuasor e que, simultaneamente, proteja as vítimas. É precisamente esta “Pequena Criminalidade”, que provoca o sentimento de INSEGURANÇA nas pessoas utentes dos Transportes Públicos.

Paralelamente, é necessário que a Justiça passe a funcionar com celeridade e eficácia.

Se não houver melhoria nos aspectos mencionados, por mais que a PSP e as Empresas se esforcem, as vítimas continuarão a sentir-se desprotegidas e os delinquentes continuarão a actuar com grande sentimento de IMPUNIDADE.

ANEXO 11 ENTREVISTA AO EXMO. SR. MESTRE JOÃO PAULO BELES DA CRUZ

Data: 12 / 01 / 2010

Hora: 16H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 37 Género Masculino Estado civil União de Facto Profissão Docente

1. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Sim. Estudar a criminalidade (típica ou atípica) que tem lugar no sector dos transportes públicos é o primeiro passo para a sua compreensão e a sua mitigação. Mitigar esta criminalidade é importante para o progresso das redes de transportes públicos, e para a sua capacidade de atrair passageiros. O futuro da humanidade, principalmente nos meios urbanos, vai necessariamente acarretar o aumento global do uso dos transportes públicos, mais tarde ou mais cedo. Seria bom que estes transportes públicos fossem bons, o que também significa isentos de criminalidade endémica.

I – Conhecimentos relativos à criminalidade praticada na rede de Transportes Públicos na AML – atitudes, opiniões e sugestões

1. O que pensa da realidade criminal nos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Não há registo de muitos episódios criminais nas redes de TP colectivos na Área Metropolitana de Lisboa. Atribuo este facto a duas razões primordiais: I) a maior parte dos episódios que compõem a imagem da (in)segurança dos TP da AML são incivildades e não crimes, e II) não existem mecanismos fiáveis para proceder à contagem dos crimes e incivildades ocorridos neste sector; não existe uma entidade ou um conjunto de entidades com interesse em reunir informação de forma standardizada

acerca do que se passa nos TP. Os próprios operadores de transportes não têm uma boa/genuína razão para fazerem a compilação destes dados e a sua ulterior análise. Tomam este trabalho como um custo extra (que o é) e como perturbador da sua imagem. As autoridades policiais não segregam os crimes ocorridos nos TP dos restantes. As incivildades muito raramente são denunciadas, por isso não se conseguem contar...

Acresce a isto outra dificuldade: definir o que é um crime ocorrido nos TP. No caso das redes ferroviárias com estações próprias (o caso dos comboios ou do metropolitano) podemos considerar que são aqueles cometidos dentro do perímetro das instalações da empresa operadora/gestora. Mas um assalto a um passageiro acabado de sair de um autocarro, por um indivíduo emboscado atrás da paragem do autocarro, deve ou não ser contabilizado como “nos transportes públicos”? Excluo destes comentários o caso particular do serviço de táxi porque apesar de ser um transporte público não é um transporte colectivo.

2. Dada a sua experiência, quais os crimes mais praticados nos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Os mais praticados não serão necessariamente os mais denunciados... Da mesma forma os mais receados não são necessariamente os mais cometidos. Daqui resulta uma equação difícil de resolver, para responder a I) o que é que se passa realmente nos TP em termos criminais?, II) desta realidade quais os fenómenos que são denunciados e quais os que ficam nas “cifras negras” ?, e III) de entre os crimes efectivamente cometidos, quais são aqueles que ocupam um lugar de maior proeminência no “medo” ou no “receio” dos passageiros, dos trabalhadores e dos cidadãos que ainda não são clientes dos TP ?

Sei que se cometem furtos (discretos) em transportes lotados ou zonas de elevada densidade de pessoas, que se cometem agressões em autocarros, comboios e barcos desertos, coacção ou agressões sexuais (maioritariamente com vítimas mulheres) a passageiros em zonas pouco frequentadas (estações, e no caminho casa/emprego-estação, com o seguimento/selecção da vítima a começar nos TP), alguns furtos e agressões a trabalhadores (condutores, guarda-freios, pessoal de inspecção de bilhetes), crimes contra o património (vandalismo, grafittis, apedrejamentos, etc). Cometem-se também roubos (muitas vezes com coacção/ameaça e sem armas) a passageiros. Ocorrem zaragatas pontuais inter-passageiros em todas as redes; nos autocarros

suburbanos, nos barcos, nos comboios. Excluo desta lista crimes eventualmente cometidos no seio das empresas operadoras e seu relacionamento com fornecedores ou clientes, como sejam crimes-de-colarinho-branco, que afectam de forma muito indirecta e ténue os passageiros.

A fraude e evasão ao pagamento de bilhete (tarifária) lesam as empresas, é importante, mas também é calculada com base em estimativas...

O rol de incividades (desde os “insultos”, urinar e defecar em locais inapropriados, mendicidade, comportamentos perturbantes/ameaçadores, ruído excessivo, uso dos veículos de forma exibicionista – por exemplo colocando os pés sobre o assento – também será grande, mas só o podemos aferir empiricamente, visitando os TP.

3. Quais as operadoras mais afectadas por essa criminalidade?

R: Não tenho dados recentes acerca disto que permitam um retrato fiel. Podem apontar-se algumas lógicas; o carteirismo acumula-se nalgumas linhas de autocarros e eléctricos lotados, os apedrejamentos são mais frequentes nos comboios, os grafittis/tags/vandalismo encontra-se no interior dos autocarros, no interior dos comboios e no exterior dos comboios e elevadores...

4. O que entende por interface?

R: “Interface” de transportes públicos é um “palavrão” contemporâneo usado para substituir “estação”; é uma estação ou paragem em que os viajantes podem mudar de um meio de transporte para o seguinte, mesmo que um destes meios seja o seu próprio pé, usado numa caminhada. No sector dos transportes costumamos encontrar a palavra “interface” reservada para estações médias ou grandes. Um simples apeadeiro ou uma paragem de autocarro não costuma ser presenteada com tão distinta palavra, apesar de o ser também.

Também uso a palavra “interface” para me referir aos elementos físicos e comportamentais que medeia a relação ou interacção de um individuo com uma rede de transportes públicos; a bilheteira é um interface cliente-empresa, o interior do autocarro é um interface passageiro-veículo. Mas este uso da palavra interface advém da minha formação em factores humanos e ergonomia, não advem do meu gosto pelos temas de TP.

5. Considera que os utentes dos Transportes Públicos de Lisboa se sentem seguros?

R: Considero que seguem o sentir da generalidade dos utentes de TP noutras partes do mundo: sentem-se seguros durante as horas de média/elevada afluência de passageiros, e sentem-se inseguros/vulneráveis/em risco nas horas de baixo tráfego ou quando se encontram sozinhos, em ambientes que aprenderam a considerar oportunos para “algo correr mal”. Este sentimento de insegurança que se forma nas horas de baixo tráfego é aquele que é capaz de repelir mais passageiros...

II - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: É um dos comportamentos criminais que encontra condições propícias para o seu sucesso nos TP. Existem poucos ambientes em que toleramos a proximidade física de estranhos do mesmo modo como toleramos nos TP. Esta proximidade é uma das condições necessárias para o “carteirismo”. As outras condições são a movimentação das pessoas num espaço reduzido (toleramos que tal aconteça porque é preciso que isto aconteça para nos deslocarmos em TP), a possibilidade de se prepararem e encenarem situações que só são aceitáveis e não despertam alarme em TP (p.e. encontrão, tropeção, aperto) e que servem para divergir a atenção das vítimas ou dissimular as manobras de invasão da intimidade. É muito instrutivo estudar a forma como os carteiristas estudam a dinâmica (física e mental) das pessoas num dado ambiente e conseguem construir as suas oportunidades criminais usando os elementos característicos desse ambiente. Estudam o ambiente para conseguirem escolher a camuflagem mais apta para o sua aproximação, ataque, e evasão furtivas.

2. Considera que tem alguma relevância no panorama dos Transportes Públicos de Lisboa, e no caso concreto da Carris?

R: Sim. Os carteiristas trabalhavam (apesar de ser uma actividade criminosa, é também trabalho, feito com empenho, esforço, intenção e planeamento) historicamente no metropolitano de Lisboa, nos eléctricos das carreiras que circulam junto ao rio (E15, E18) ou nos percursos “históricos” (E28, E12), e nalgumas linhas de autocarro com destino ao aeroporto ou em percursos sinuosos (ex: 45, 100). Escolhiam estes territórios porque eram os que melhor satisfaziam as suas necessidades, nomeadamente abundante nº de vítimas potenciais e interessantes, elevada frequência de carreiras, percursos

dentro dos veículos com trambolhões e apertos frequentes, facilidade de evasão no final de cada ataque e em caso de emergência, etc. O metropolitano desenvolveu recentemente uma campanha junto dos passageiros (directamente) e junto dos carteiristas (indirectamente) que fez baixar grandemente o número de carteiristas que escolhem a rede do metropolitano para trabalhar. Imagino que por estes dias os carteiristas especializados em TP que trabalham em Lisboa estejam quase todos a trabalhar na rede da Carris.

3. Quais os utentes mais susceptíveis da astúcia dos Carteiristas? Porquê?

R: Os forasteiros porque têm a atenção dispersa por muitos estímulos novos (paisagem, aspecto dos autóctones, atenção ao percurso da viagem, atenção à forma de uso/condução dos TP...), porque têm dificuldade em detectar um comportamento que sendo aparentemente típico dos TP pode ocultar uma acção furtiva, têm dificuldade em reconhecer “passageiros frequentes” que são afinal carteiristas, têm dificuldade em convocar ajuda em caso de vitimação ou de testemunha (chamar as autoridades, explicar o que viu, convocar o auxílio de outro passageiro), etc.

Todas as pessoas com dificuldades em se movimentarem (deficiências físicas, obesidade, sacos/malas volumosas ou pesadas, acompanhantes de crianças, etc) porque são mais facilmente manipuláveis pelos atacantes durante a aproximação, ataque, e evasão, e porque têm a atenção dispersa pela sua mala, ou criança...

Todos os que não estão conscientes das técnicas habituais de “criação da oportunidade” a que os carteiristas recorrem para colocarem a vítima “a jeito” da manobra.

Os passageiros pouco frequentes (ocasionais) têm menor possibilidade de conhecer os carteiristas habituais numa dada carreira, porque assistiram a menos episódios de perda de disfarce (por exemplo detenção pela polícia, altercação com uma vítima), e por isto têm menor capacidade de detecção/identificação.

4. Caracterize os Carteiristas?

R: Não conheço nenhum pessoalmente nem entrevistei nenhum até hoje – para meu lamento. Observei (e observo) episodicamente a sua actuação nos TP de Lisboa. Com base nisto e com base na literatura disponível, arrisco dizer que são indivíduos com baixa formação escolar, com alguma dificuldade em aceder a profissões que não as mais

mal remuneradas, que tiveram contacto com este tipo de práticas quando ainda jovens, directa ou indirectamente, (familiares ou amigos carteiristas). Este contacto precoce fascinou-os porque viram um modelo de sucesso (o familiar ou amigo tinha um estilo de vida cobiçado pelo jovem...) ao seu acesso. Este contacto precoce minou também a formação de inibições morais (furar/roubar não é admissível) que lhes impedissem de se tornar carteiristas. Aprenderam as técnicas de trabalho e o seu papel no grupo (raramente um carteirista consegue trabalhar sozinho por muito tempo) por exposição ao trabalho, foram admitidos como aprendizes num grupo já estabelecido ou associaram-se a um dos modelos que os fascinaram.

Acredito que os grupos mais activos e duradouros de carteiristas têm um indivíduo que actua como a mente organizadora do trabalho no terreno e um conjunto de “operários” com missões distintas atribuídas. Os membros reúnem-se muito frequentemente para analisar o seu desempenho, planear e testar novas abordagens às vítimas e testemunhas, cuidar da sua coutada de trabalho (sim existe competição inter-grupos), corrigir actuações individuais dos membros, partilha de lucros, desenvolvimento de códigos de comunicação discreta, reforço da hierarquia estabelecida, ensaio de técnicas de trabalho, reforço positivo do seu estilo de vida (sim, somos os maiores e só furtamos otários-que-merecem) ...

5. O que considera ser necessário para prevenir a prevalência deste fenómeno nos Transportes Públicos em Geral, e em particular no caso dos Eléctricos 15 e 28?

R: Sim, é necessário mitigar este fenómeno nos TP, sob pena de haver perda de passageiros (as pessoas escolhem outras formas de se deslocarem para evitarem o contacto com ambientes percebidos como de criminogenese), de atrair mais carteiristas (já aconteceu; os E15 e E28 já deixaram de ser coutada exclusiva de carteiristas portugueses há alguns anos, o sucesso atrai mais criminosos). O meu maior receio é que a elevada concentração de carteiristas num território de trabalho pequeno aumente a competição entre os vários grupos e daqui resulte um apuramento de técnicas de trabalho mais agressivas para com as vítimas, e testemunhas...

Considero necessário, primeiro, uma alteração de postura das empresas operadoras hospedeiras do carteirismo (o Metropolitano de Lisboa conseguiu isto, modestamente mas com mérito, na sua campanha atrás referida). Os operadores têm de deixar de ver o carteirismo como um “caso de polícia” e como qualquer investimento na

prevenção do carteirismo como um fardo evitável. Quando este primeiro passo estiver dado (porventura o mais difícil) há que construir uma cooperação sincera com as autoridades policiais para estudar a forma de quebrar o triângulo da criminogénese que os situacionistas (ex. Clarke) descreveram e que se forma todos os dias no caso do carteirismo nos TP. Sem mudanças na aplicação do actual código penal português creio que se poderão obter algumas melhorias se se aplicarem estratégias criativas, por exemplo:

- uma campanha de divulgação junto dos futuros magistrados da verdadeira dinâmica dos carteiristas (hoje subestimada pela maioria dos tribunais, diz-se),
- reforço do equipamento intelectual das potenciais vítimas, testemunhas e guardiões para melhor detectarem e denunciarem o carteirismo.
- Aumento do conhecimento, por parte dos cidadãos, das práticas concretas de actuação e manobra dos carteiristas contemporâneos – tudo com recurso a suportes pedagógicos atractivos e realistas.
- “Semear” elementos que tornem mais difícil a actuação dos carteiristas, como seja facilitar o alarme/convocação de auxílio/denúncia por parte das vítimas e testemunhas, etc, etc
- Mostrar, às potenciais vítimas, que o carteirismo não é um “crime menor”, não é esporádico, não acontece só aos outros, e que os carteiristas são activos e empenhados, não meros oportunistas passivos.

III – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela PSP para reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: Existe um grande número de coisas que podem ser feitas. No campo da prevenção criminal pura (dificultar a formação de condições propícias), no campo da repressão (facilitando a detecção e apreensão) e no campo da comunicação (para enriquecer os dois campos anteriores e para divulgar a repressão, como forma de dissuasão/prevenção). A dificuldade está em ajustar à realidade de cada rede de TP o “bouquet” medidas adequado. Acredito que o conhecimento está disponível, mas que as operadoras não têm os recursos (humanos) para estudar e adaptar este conhecimento à sua realidade. Na maior parte dos casos nem sequer é percebida pelo operador a necessidade de intervir visto que uma parte grande dos custos desta criminalidade é suportada, em primeira mão, pelos seus passageiros. Apenas nos casos em que a criminalidade lesa de forma directa e custosa o operador, como seja o caso do vandalismo ou a criminalidade que visa as suas receitas pecuniárias ou o seu pessoal, é que é expectável ver um operador a tomar uma postura activa no que concerne à prevenção. O sentimento de insegurança (que por não ser quantificado precisamente é difícil de processar pelas mentes científicas “cartesianas” dos operadores) só agora começa a ser percebido como um custo para o próprio operador.

Advogo intervenções ambientais (que visem a criação de ambientes repulsivos para o crime ou onde o crime tenha dificuldade em reunir condições de ocorrência/oportunidade), tanto no que concerne a edifícios, espaços e veículos afectos ao transporte, como a procedimentos de trabalho, próprios das empresas operadoras, que minimizem a oportunidade criminal.

Advogo ainda a divulgação do conhecimento existente acerca das práticas criminais típicas de um dado ambiente (neste caso dos TP) por forma a tornar as potenciais vítimas menos potenciais.

2. Como sabe, a prevenção situacional engloba uma extensa gama de meios, como etiquetas electrónicas, sistemas de alarmes, televisão e circuito fechado (vulgo CCTV), videovigilância. Qual a importância da implementação da videovigilância nos Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa e no caso concreto dos E15 e E28?

R: Tenho o uso de sistemas de CCTV/CCVR como importantes dissuasores, se respeitados alguns requisitos como seja a existência de uma resposta reactiva perceptível em caso de detecção de um qualquer ilícito (caso contrário o sistema será

tido como “morto”), a existência de capacidade efectiva para manter todas as pontas visíveis do sistema (as câmaras) em estado pristino (de nada me serve um sistema com algumas das câmaras visíveis partidas ou suspensas apenas pelos fios eléctricos...), a existência de um “backoffice” fiável e operacional para analisar (em directo e/ou em diferido) as imagens, e a existência de câmaras que efectivamente captem elementos essenciais da identidade das pessoas (a cara) de forma ostensiva (só assim o potencial transgressor vai pensar duas vezes antes de cometer o delito).

Outras configurações, menos estritas, de sistemas de CCTV/CCVR irão ser dissuasores mas para um número menor de situações...

Os operadores de TP vêm nos sistemas de CCTV/CCVR como a única via para os seus investimentos em prevenção criminal, e limitam-se a instalar estes sistemas na ingénua esperança que os delinquentes se melindrem e adiem ou deslocalizem as suas práticas. Esta postura é fácil de compreender se tivermos presente que a generalidade das empresas operadoras de TP são pouco destras na arte da comunicação com as pessoas, com os seus passageiros. Parece paradoxal mas é verdade; muitos operadores preferem limitar a comunicação com os seus clientes ao menor número possível de ocasiões e temas. Os operadores de TP mais ortodoxos são empresas cuja maioria dos lugares de decisão e executivos são ocupados por pessoas com uma formação base em engenharia, ciências exactas ou outras que não as fundamentais para fomentar o diálogo com os passageiros. Estes decisores e executivos têm facilitada a condução dos investimentos de instalação e operação de sistemas de CCTV/CCVR – por isso são tão abundantes este investimentos no âmbito da prevenção criminal na generalidade dos operadores de TP, aquilo a que chamo “o fascínio das máquinas electrónicas” – mas instalar e operar um sistema de CCTV/CCVR não basta.

O poder dissuasor dos sistemas de CCTV/CCVR decrescerá ao longo do tempo com o aperfeiçoamento das técnicas de ocultação e de trabalho dos delinquentes, e com o aperfeiçoamento do conhecimento que todos os cidadãos vão tendo acerca daqueles sistemas. É defensável que a perda deste poder dissuasor será retardada com as continuas inovações que melhoram a “acuidade visual”, a “resolução” e a “inteligência” da maquinaria de CCTV/CCVR, mas ainda assim a tendência persistirá se continuarmos a estender as redes de CCTV/CCVR sem aumentar a capacidade de análise das imagens e sem criar uma capacidade reactiva condigna. Por isso (tendência para a diminuição do poder dissuasor) é importante “reforçar” os sistemas de CCTV/CCVR com estratégias

de prevenção que envolvam as pessoas, trabalhadores e clientes das empresas operadoras de TP...

3. Uma vez que não raras vezes o *modus operandi* dos Carteiristas é à entrada dos Eléctricos, ainda nas paragens, considera que a implementação da videovigilância nas mesmas, poderia reduzir a prática deste fenómeno?

R: Só se houvesse um mecanismo reactivo visível/percepcionável que permitisse a identificação/apreensão no caso de algo indesejável ser detectado. A Carris tem uma experiência relevante para esta ponderação; as câmaras nos veículos articulados afecto à carreira E15 não demovem os carteiristas, que sabem onde elas se encontram. Por outro lado, é expectável que a CCTV/CCVR sirva para dissuadir (se existir potência reactiva visível, claro está) de forma interessante o vandalismo sobre a propriedade das empresas de TP.

4. Que problemáticas coloca no âmbito da instalação das mesmas, nesses locais?

R: As discussões acerca da protecção da privacidade dos cidadãos tenho-as por meros exercícios de argumentação. Espero que qualquer rede de CCTV/CCVR seja desenhada, construída e operada por forma a que os dados ali recolhidos apenas sejam acessíveis para investigação criminal, para estudo de comportamentos das pessoas e para a identificação de criminosos/suspeitos. Espero que estes trabalhos sejam feitos por um número reduzido de funcionários e haja plena rastreabilidade daquilo que fazem (para o caso de algum deles vir a usar indevidamente os dados recolhidos...). Ora satisfeitas estas expectativas, nada mais há a considerar para lá de uma boa instalação das câmaras, em posições que as tornem invulneráveis mas que ao mesmo tempo assegurem um campo de visão útil.

Instalar câmaras em imóveis ou espaços públicos é fácil porque se pode construir uma rede para levar os sinais das câmaras para uma central e para alimentar as câmaras com energia eléctrica. Instalar câmaras em veículos, à data de hoje, é relativamente simples se aquelas fizerem parte de uma rede de CCVR em que as imagens são armazenadas (e eventualmente vistas) dentro do próprio veículos, mas é muito mais difícil de torná-las parte de uma rede de CCTV/CCVR com uma central remota, instalada num edifício. Isto porque ainda é difícil transmitir, de forma barata, imagens

em directo e com qualidade por via aérea num ambiente como é o frequentado pelos veículos de TP.

5. Considera que a sua implementação possa ter induzido a uma deslocalização do crime?

R: Nalguns casos especiais sim; no caso do vandalismo e dos crimes contra as pessoas que não tenham carácter furtivo/discreto. É sensato mudar de poiso se no local que usamos para fazer assaltos com arma alguém instalar uma câmara de CCTV/CCVR. Também é sagaz passar a arrombar só as ATVM de uma estação ferroviária que estiverem fora do alcance das câmaras, se não fôr possível colocar as câmaras inoperacionais...

6. No que concerne à Segurança na Rede de Transportes Públicos da AML e no caso concreto dos E15 e E28 da Carris, no seu entender o que é que considera ser importante fazer para que a Criminalidade (Furto por Carteirista) possa diminuir e as pessoas se sintam seguras no uso dos Transportes Públicos?

R: As minhas respostas anteriores denunciam aquilo que estimo ser a via para mitigar o carteirismo nestas linhas de eléctrico sem haver uma alteração dos meios policiais que podem ser afectos à repressão no E15 e E28: I) o reforço do conhecimento que as potenciais vítimas têm acerca das técnicas de actuação dos carteiristas, e II) divulgação da identidade/aparência da população de carteiristas que trabalham habitualmente naquele meio – privando-os da fundamental furtividade. Esta segunda via exige um apurado estudo por forma a que o objectivo seja atingido de forma impúnivel. Aqui entra a criatividade inusual nos TP...

ANEXO 12 ENTREVISTA À EXMA. SRA. SUBCOMISSÁRIO TERESA PINTO,
COMANDANTE DA ESQUADRA DE TURISMO – RESTAURADORES

Data: 13 / 04 / 2010

Hora: 14H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 26 Género Feminino Estado civil Solteiro Profissão Oficial da P.S.P.

1. Há quanto tempo desempenha a função de Comandante da Esquadra de Turismo - Restauradores?

R: Estou a desempenhar funções como Comandante da Esquadra de Turismo há cerca de 8 meses, desde 01AGO2009.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Considero bastante importante, visto ser uma criminalidade que poderá causar algum sentimento de insegurança nos cidadãos em geral, e dos turistas em particular, que utilizam os transportes públicos.

De modo a que não prevaleça, junto daqueles que nos visitam, uma imagem menos positiva de Portugal e de Lisboa em especial, a criminalidade nos transportes públicos tem de ser objecto de análise, estudo, pelas entidades com competência na matéria, neste caso a P.S.P. tem um papel fundamental, de modo a que nossa instituição possa adaptar as melhores estratégias de combate à criminalidade nestes locais específicos. Neste sentido temos de adequar os nossos recursos humanos e materiais, bem como avaliar as nossas necessidades quer sejam de âmbito formativo quer sejam de maior cooperação com as restantes entidades, neste caso as empresas transportadoras.

I – Conhecimentos relativos à criminalidade praticada na rede de Transportes Públicos no COMETLIS – atitudes, opiniões e sugestões

1. O que pensa da realidade criminal nos Transportes Públicos de Lisboa?

R: A criminalidade nos transportes públicos em Lisboa não é alarmante, com certeza que existem algumas preocupações em alguns locais ou meios de transporte que são mais frequentados por turistas, nomeadamente os eléctricos ou autocarros. Contudo, quando comparada com outras grandes metrópoles europeias, esta realidade criminal é similar, não sendo preocupante, prova disso foi um estudo recentemente divulgado pelo Global Peace Index, em que Portugal é considerado o 9º país mais seguro a nível mundial.

2. Dada a sua experiência, quais os crimes mais denunciados na Esquadra de Turismo?

R: Os crimes mais denunciados na Esquadra de Turismo são o furto por carteirista com 7232 denúncias no ano de 2008 e de 5512 no ano de 2009, seguido de outros furtos com 945 denúncias em 2008 para 14046 em 2009, e por último, o crime de furto no interior de viatura com 696 denúncias em 2008 e 553 em 2009.

No panorama geral da criminalidade registada pela Esquadra de Turismo verifica-se que em relação ao ano de 2009 houve uma diminuição de 23,7% (1720 crimes), num total de 7232 denunciados em 2008 para 5512 em 2009.

3. Sendo a cidade de Lisboa, um pólo de atracção turística, considera que possa ter alguma relevância na prevalência da criminalidade? Porquê?

R: De facto quando se verifica um maior número de turistas na cidade de Lisboa, aumenta o número de denúncias relacionadas com uma tipologia criminal específica, em que a maioria das vítimas são efectivamente cidadãos estrangeiros que se encontram de passagem pelo nosso país. Este aumento prende-se com facto de em alguns locais existir um elevado aglomerado/concentração de pessoas, seja nas estações/paragens ou no interior de transportes públicos, também por distração/descuido na protecção de bens pessoais ou patrimoniais das próprias pessoas.

II - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: O fenómeno do furto por carteirista é transversal a outras capitais da Europa e do mundo. Esta tipologia criminal, pela fragilidade das vítimas que atinge, e que pode causar alarmismo social ou sentimento de insegurança nos cidadãos, necessita de medidas por parte da P.S.P. adequadas de forma a diminuir a prática destes ilícitos criminais.

2. Considera que tem alguma relevância no panorama dos Transportes Públicos de Lisboa, e no caso concreto dos E15 e E28 da Carris?

R: Considero que sim, pois verifica-se que na grande maioria das denúncias apresentadas pelos cidadãos que utilizam estes transportes públicos, o crime mais denunciado é o de furto por carteirista. Contudo, a situação está devidamente identificada pela P.S.P., frequentemente as Divisões Policiais Territorialmente competentes reforçadas pelas Divisões Policiais de competência específica realizam policiamento direccionado para estes transportes públicos, bem como operações de fiscalização.

3. Quais considera serem as vítimas mais susceptíveis da astúcia dos Carteiristas? Porquê?

R: Na minha opinião, as vítimas mais susceptíveis são os idosos, pela sua maior debilidade física e psicomotora e os turistas pelo desconhecimento da língua e falsa sensação de segurança/tranquilidade.

4. Caracterize os Carteiristas?

R: Os carteiristas são indivíduos que regra geral fazem do furto modo de vida, tendo como um dos seus principais rendimentos, senão o único, o produto dos furtos. Na sua grande maioria não usam violência na subtracção de bens alheios e têm um conhecimento acima da média da legislação penal e processual penal, o que lhes permite uma actividade mais eficaz em termos de evitar sancionamento ou responsabilização criminal.

5. O que considera ser necessário para prevenir a prevalência deste fenómeno nos Transportes Públicos em Geral, e em particular no caso dos E15 e E28?

R: Considero bastante importante a tomada de algumas medidas preventivas, as quais têm vindo a ser feitas e que destaco, nomeadamente alertar os utilizadores dos transportes públicos com avisos expostos em várias línguas, a distribuição em postos de turismo ou locais de grande concentração de pessoas de folhetos informativos com medidas de segurança que podem ser adoptadas pelas próprias pessoas, o policiamento no interior destes transportes públicos por elementos uniformizados. No caso particular dos eléctricos E15 e E28 estas medidas deveriam ser realizadas.

6. Qual o acompanhamento dado a um Turista que se desloca à Esquadra de Turismo, vítima de Furto por Carteirista? Em regra, desejam ou não, procedimento criminal? Porquê?

R: Aquando da deslocação à Esquadra de Turismo, ao turista vítima de furto por carteirista é-lhe prestada toda a assistência necessária, os contactos para cancelar os cartões multibanco, o contacto com a respectiva embaixada emissão de uma 2ª via dos documentos necessários para regressar ao seu país, o acesso gratuito à internet para que possa contactar com um familiar ou fazer uma transferência bancária.

Relativamente ao crime de furto por carteirista propriamente dito, após a formalização da denúncia, caso exista algum suspeito e seja possível identificá-lo, a vítima é notificada para comparecer nas instalações da Polícia Judiciária para proceder ao reconhecimento do suspeito, caso não seja possível e o furto tenha acontecido em local com sistema de vídeo vigilância, as imagens são preservadas.

Em Regra, os turistas vítimas de crime de furto por carteirista desejam procedimento criminal, na tentativa de reaver os seus bens e punir os infractores caso estes sejam identificados.

7. Quais as maiores dificuldades no que toca à redução do fenómeno do Furto por Carteirista, quer nos Transportes Públicos, bem como na cidade de Lisboa?

R: A maior dificuldade no combate a este fenómeno será o facto de na grande maioria das situações, as vítimas do crime de furto por carteirista não conseguirem identificar os suspeitos. Outra dificuldade que posso salientar é que nas paragens dos autocarros e eléctricos não existe sistema de vídeo vigilância, o que dificulta a produção de prova em sede de inquérito. Por último e como já referi anteriormente, o facto de os carteiristas conhecerem a legislação penal e processual penal.

III – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela PSP para reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: Na minha opinião as medidas a serem tomadas passam por uma maior divulgação de medidas de preventivas de segurança ou campanhas de sensibilização de modo a que potenciais vítimas possam estar mais atentas à protecção dos seus bens pessoais e alargamento do sistema de vídeo vigilância em estações de transportes públicos que não ainda o possuam.

2. No que concerne à Segurança na Rede de Transportes Públicos da AML e no caso concreto dos E15 e E28 da Carris, no seu entender o que é que considera ser importante fazer para prevenir este tipo de Criminalidade (Furto por Carteirista)?

R: Penso que será cada vez mais importante alertar os potenciais alvos (os idosos e os turistas), na medida em que estes possam reduzir a facilidade de acesso aos seus bens através de mecanismos de autoprotecção. Manter um policiamento de visibilidade intensivo no caso concreto do E15 e E28 de modo a dificultar a acção delituosa dos carteiristas.

ANEXO 13 ENTREVISTA AO EXMO. SR. SUBINTENDENTE DÁRIO PRATES,
COMANDANTE DA DIVISÃO DE INVESTIGAÇÃO CRIMINAL DE LISBOA

Data: 31 / 04 / 2010

Hora: 09H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 39 Género Masculino Estado civil Casado Profissão Oficial da PSP

1. Há quanto tempo desempenha a função de Comandante da Divisão de Investigação Criminal de Lisboa?

R: Há cerca de 7 anos.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Sim. Trata-se de uma criminalidade de massa, com forte peso na criminalidade denunciada e que incide sobre cidadãos portugueses e/ou estrangeiros, cuja competência de investigação, na sua maioria, é da PSP.

I - Conhecimentos relativos à Divisão de Investigação Criminal de Lisboa, no que concerne à prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Qual a importância da prevenção criminal para a PSP e para a sociedade em geral?

R: O trabalho da PSP deve ter enfoque especial na prevenção criminal. Mesmo a vertente de investigação criminal deve-se pautar por interesses de prevenção criminal e de protecção de vítimas.

2. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes da competência da PSP?

R: Os tipos de prevenção criminal podem ser utilizados em conjugação. Considero, no entanto, que a prevenção situacional e a prevenção orientada para os suspeitos (secundária) podem contribuir de forma eficaz no combate a este tipo de crime.

3. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes cometidos em Transportes Públicos?

R: Considero que a prevenção secundária (direccionada para os autores do crime) e prevenção terciária (situacional), em conjugação, podem tornar mais eficaz o combate a este tipo de crime, conforme foi referido.

4. Que prevenção faz actualmente a PSP em Transportes Públicos? Com que resultados?

R: A actividade da PSP nos Transportes Públicos (TP) é muito activa e assídua. Existe um grande esforço de policiamento descaracterizado nas principais redes, nos locais e momentos de maior incidência criminal. Por outro lado, existe uma permanente actualização da informação relativa aos grupos de suspeitos e de monitorização das deslocações nos TP. Tal empenhamento tem sido efectuado pela DIC, Divisões Territoriais e, em especial, pela Divisão de Segurança a Transportes Públicos.

Em resultado dessa acção tem havido várias detenções em flagrante delito, identificações de suspeitos fora de flagrante delito e algum controlo do fenómeno.

II – Conhecimentos relativos à criminalidade praticada nos Transportes Públicos de Lisboa – atitudes, opiniões e sugestões

1. O que pensa da realidade criminal nos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Considero que os TP em Lisboa são muito seguros.

No entanto, são registados alguns crimes neste ambiente, sendo que a maioria deles não são violentos.

2. Dada a sua experiência, quais os crimes mais praticados nos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Penso que os crimes mais frequentes são o furto, o roubo, ofensas à integridade físicas e dano.

3. Quais as operadoras, bem como as estações mais afectadas por essa criminalidade?

R: Em relação ao furto, designadamente por carteiristas, são as redes mais frequentadas pelos turistas (p.e. E15 e E28). No que respeita aos roubos e ofensas à integridade física, creio existir alguma relação entre as imediações de zonas urbanas sensíveis e os locais de maior incidência deste tipo de crime. Em relação ao dano, pode haver a mesma relação com zonas urbanas sensíveis e ainda com zonas de maior actividade de diversão nocturna.

III - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: O furto por carteirista é um fenómeno muito antigo em Lisboa. Exige grande perícia, um bom trabalho de equipa e audácia por parte dos suspeitos ou dos grupos de suspeitos. Exige também uma forte determinação e persistência por parte da PSP, no seu combate, de forma a não ficar resignada com a existência e a persistência do fenómeno e dos suspeitos.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto dos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Considero que tem grande relevância tendo em consideração o peso específico na criminalidade denunciada.

3. Qual o *modus operandi* mais utilizado nos Transportes Públicos em geral e em especial, no casos dos E15 e E28?

R: Grupos de carteiristas que, em conjugação de esforços e elevada perícia, através de breves contactos, apertos ou leves empurrões, subtraem sub-repticiamente a carteira da vítima.

4. O que se entende por astúcia?

R: Podemos considerar a astúcia como o estratagema ardiloso de retirar o bem que se pretende, de forma a que a vítima não se aperceba da situação.

5. Quais os utentes mais susceptíveis da astúcia dos Carteiristas? Porquê?

R: Os turistas e os idosos. Os primeiros porque os suspeitos sabem que perante um eventual julgamento os turistas não estarão presentes (o que dificulta a prova) e, normalmente, possuem dinheiro na carteira para eventuais gastos. Os segundos, porque a idade constitui uma vulnerabilidade para a vítima, quer na detecção do ilícito, quer ainda num eventual confronto com o suspeito.

6. Caracterize os Carteiristas?

R: Não existe um perfil único de carteirista. Temos grupos de carteiristas estrangeiros a actuar em Portugal, grupos baseados em relações familiares, ou ainda carteiristas “solitários”.

Quando actuam, normalmente possuem um casaco a tiracolo, uma mala e usam boné (para dificultar a identificação pelo CCTV).

7. Na sua opinião, o enquadramento jurídico-legal relativamente ao fenómeno em estudo, considera ser o mais adequado, ou seria pertinente ser alvo de uma reflexão?

R: Era importante uma reflexão sobre a aplicação do regime jurídico-legal. Mais importante que a severidade da pena seria a sua infalibilidade. O que hoje se verifica é que, perante um eventual julgamento, só após muitas reincidências é que há uma pena privativa da liberdade, ou seja, quando a mesma perde muito do seu sentido pedagógico.

IV – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância e o Furto por Carteirista

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela PSP para reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: Como questão prévia há que realçar que a PSP não pode estar isolada no combate ao fenómeno. Existem três entidades que considero decisivas neste combate: a PSP, as empresas de transporte e o Tribunal.

Assim, considero que as medidas a adoptar têm de ser conciliadas entre estas instituições, como sejam:

- Incremento de policiamento uniformizado para diminuição das oportunidades de crime e aumento do sentimento de segurança, com a possibilidade de as empresas participarem na decisão do melhor local e momento;
- Incremento de policiamento descaracterizado para detenção de suspeitos para julgamento em processo sumário, ou aplicação de medidas de coacção graves e inibidoras de reincidência criminal, conciliando-se esta acção com o MP por forma a salvaguardar os interesses da investigação, aplicação de adequada medida de coacção e escolher os momentos para maior incidência da actividade policial (p.e. antes de épocas festivas do Natal, Verão, etc, para que a aplicação de medidas de coacção graves tenham impacto na criminalidade denunciada);
- Melhor articulação com o MP e JIC para recolha de declarações para memória futura, sempre que o julgamento em processo sumário não possa realizar-se;
- Incremento do recurso massivo de CCTV nos TP e na sua utilização para recolha de prova em sede de investigação criminal;
- Implementação de programas orientados para o Turismo e para os idosos para melhor prevenção (com o envolvimento ainda de outras Instituições).

2. Como sabe, a prevenção situacional engloba uma extensa gama de meios, como etiquetas electrónicas, sistemas de alarmes, televisão e circuito fechado (vulgo CCTV), videovigilância. Qual a importância da implementação da videovigilância nos Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa e no caso concreto nos E15 e E28 da Carris?

R: Na perspectiva da DIC de Lisboa e tendo em consideração os inquéritos crime, o CCTV tem sido decisivo na resolução de inúmeros casos, muitos deles com elevada violência.

3. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente no caso dos E15 e E28 da Carris, considera que a videovigilância se tornou uma mais valia como ferramenta de apoio à detecção e redução do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Considero que sim, tendo em conta o que foi anteriormente exposto.

4. O que considera ser necessário para prevenir e reduzir a prevalência deste fenómeno nos Transportes Públicos em Geral, e em particular no casos dos E15 e E28 da Carris?

R: Penso que o caminho a seguir passa pelo envolvimento activo de várias instituições, conforme foi já explanado.

Por outro lado, penso que também devemos dar prioridade no combate ao sentimento de impunidade. O carteirista tem de sentir que se arrisca a cumprir uma pena de prisão efectiva quando actua. O que ele sente é que se for, eventualmente, “apanhado” mais uma vez, será novamente solto com pena suspensa.

5. Quais os efeitos da sua implementação no que diz respeito à criminalidade nos Transportes Públicos? Considera que a sua implementação possa ter induzido a uma deslocalização do crime?

R: Foi verificado, em várias ocasiões, que os suspeitos estudaram a dinâmica da polícia. Estudaram os movimentos dos elementos policiais e executaram manobras de contra-vigilância e até de provocação para despiste. Ao verificar que existia uma acção policial orientada para os carteiristas, estes mudaram de local para continuar a sua actividade.

6. No que concerne à Segurança nos Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa, no seu entender o que é que considera estar a correr bem e o que deve com base na sua experiência ser modificado, para que a criminalidade possa diminuir e as pessoas se sintam seguras, no uso dos Transportes Públicos?

R: Como vantagens neste combate podemos apontar a motivação e persistência da PSP, do envolvimento e empenhamento das empresas de transporte, quer no alerta à polícia quer ainda na permanente actualização e ajuda para a polícia exercer as suas funções de prevenção e repressão. Considera-se ainda, como ponto forte, o envolvimento do MP com empenho activo na procura da solução mais adequada ao caso e ao suspeito.

No entanto, conforme já foi anteriormente referido, deve ser modificado o sentimento de impunidade. O carteirista não pode actuar partindo do princípio que, se for “apanhado”, nada acontece.

ANEXO 14 ENTREVISTA AO EXMO. SR. SUBCOMISSÁRIO NÉLSON
RIBEIRO, DOCENTE NO INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS
E SEGURANÇA INTERNA

Data: 07 / 04 / 2010

Hora: 20H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 36 Género Masculino Estado civil Casado Profissão Oficial da PSP

1. Há quanto tempo desempenha a função de Docente no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna e na Divisão de Investigação Criminal?

R: Em relação à questão da docência no Instituto, desde 2006 que dou lá formação, e estou na Divisão de Investigação Criminal, desde 2005.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Eu considero que qualquer estudo que se faça é sempre pertinente, independentemente do ponto de vista que cada um de nós dá a um estudo. Em regra o que está em causa, são os diferentes pontos de vista, quando nós estudamos um determinado fenómeno, podemos fazê-lo de um determinado ponto de vista, podemos ver um aspecto, ou outro, neste caso em concreto é a prevenção situacional, mas também podíamos ver o empenhamento dos meios no combate a este fenómeno, ou por exemplo as implicações que esta criminalidade tem para o turismo, quer dizer, tudo isto são estudos, que do meu ponto de vista são pertinentes, depende é do ponto de vista que nós utilizamos para os fazer. Todos eles são pertinentes, são importantes e ajudam com certeza a uma tomada de decisão.

I - Conhecimentos relativos à Brigada de Investigação Criminal da DSTP, no que concerne à prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Qual a importância da prevenção criminal para a PSP e para a sociedade em geral?

R: Eu não sou especialista no que diz respeito aos TP's, é mais uma área que trabalhamos, somos sensíveis a este fenómeno, e tanto somos, que de vez em quando fazemos operações de combate a este tipo de criminalidade. Já por duas vezes, em anos distintos, fizemos operações, creio que em 2007, na altura da Páscoa fizemos uma e mais recentemente, em 2008 fizemos outra operação, denominada por « Mãozinhas de Ferro II », no início do Verão e que envolveu o Ministério Público, na tentativa de nós conseguirmos aplicar uma medida de coacção aos Carteiristas, sobretudo aqueles mais emblemáticos, de modo a aplicar-lhes uma medida de coacção que os retirasse da rua, nem que fosse só por três meses. Imagine que lhe conseguíamos aplicar a prisão preventiva, tendo em conta os processos que eles tinham, as várias situações em que eles estavam envolvidos e apanhando-os em flagrante delito, eles eram presentes a primeiro interrogatório e a ideia era aplicar uma medida de coacção capaz de os fazer cessar e nesse caso a medida de coacção indicada era a medida de prisão preventiva, ou pelo menos a obrigação de permanência na habitação. Isto ia pelo menos, durante nem que fosse pelos três meses, tirá-los do terreno, e o que é que isto quer dizer, ao longo destes três meses, que seriam Julho, Agosto e Setembro, uma vez que a operação realizou-se em Junho, nós teríamos garantias, que pelo menos esses não estavam cá, com o benefício ainda de servirem de exemplo para os outros. Infelizmente o objectivo não foi cumprido, uma vez que as medidas aplicadas foram apresentações, mas pelo menos nós tivemos essa preocupação, tendo apesar disso, a PSP manifestado o seu desagrado, tendo-se nesse sentido procedido à elaboração de uma informação a debater o assunto, uma vez que a PSP tinha muitos meios empenhados nessa missão e não ficou contente com o desempenho do Ministério Público no desenrolar da mesma.

Sobre a importância da prevenção criminal para a PSP e a para a sociedade em geral, a meu ver a prevenção é o essencial, e acho que aqui, tendo em conta a função que desempenha, a investigação criminal tem também este aspecto, enquanto a principal função da PSP, é prevenir e devemos incidir no nosso trabalho na prevenção, é óbvio

que depois temos a repressão, a fase mais repressiva que é a investigação criminal, mas também essa é preventiva. Nós na DIC, utilizamos um lema: « Prevenindo, protegendo, reprimindo », ou seja, nós conseguimos prevenir, conseguimos proteger, reprimindo. É óbvio que vamos actuar depois de alguns factos terem acontecido, mas com certeza vamos evitar que muitos outros aconteçam. Em suma a prevenção do meu ponto de vista é fundamental.

2. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes da competência da PSP?

R: Qualquer tipo de prevenção é positiva, a questão que se coloca é conseguir conciliar as várias formas de prevenção, com um objectivo único de evitar que o crime aconteça. Se é a través de videovigilância, se é através de saturação policial, qualquer que seja a forma preventiva, todas elas contribuem. Se calhar num determinado momento é preferível utilizar uma, noutra, eu acho que o ideal passa por complementá-las, se nós tivermos a capacidade de as complementar é o ideal, agora é óbvio que devemos ter a noção que isso nem sempre é possível, o problema que se coloca é sobretudo este.

3. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes cometidos em Transportes Públicos?

R: Eu aqui, mais uma vez e tendo em conta a camisola que visto, que é a da investigação criminal, eu acho que a investigação criminal continua a ser o último recurso, ou seja, a PSP deve ter mecanismos que consigam combater os vários tipos de crime, a própria sociedade tem de ter ela própria esses mecanismos, porque a segurança não é um exclusivo da PSP, sendo portanto algo que ultrapassa em muito a PSP, mas obviamente que é importante, agora qual é mais eficaz?. Como eu disse anteriormente, creio que elas complementam-se, todas elas podem ser eficazes, a saturação policial é com certeza uma das mais eficazes, agora é impossível nós saturar-mos todas as áreas e em simultâneo, é impensável. Portanto a ideia aqui, é complementar e porque não até alternando-as. Nós tivemos uma experiência interessante nessa operação que tivemos, não tínhamos equipas dentro dos autocarros ou dos eléctricos, tínhamos as equipas distribuídas pelas paragens e não tínhamos em todas as paragens, sendo que o facto de

nós termos elementos em algumas paragens visíveis, era o suficiente para evitar que a situação ocorresse.

4. Que prevenção faz actualmente a PSP em Transportes Públicos? Com que resultados?

R: Tanto quanto eu tenho conhecimento, e a DIC não tem grande responsabilidade nesta área, tem obviamente, mas em último recurso, quem tem maior responsabilidade é a DSTP e as Divisões policiais. Nós, na parte que nos diz respeito, contribuímos com elementos à civil, para os serviços remunerados, e em termos de prevenção pouco mais do que isso. Fazemos também de vez em quando, relatórios de pesquisa em que incidimos neste tipo de criminalidade e este fenómeno, para ver-mos por exemplo, onde ele mais se verifica e isto também para depois remetermos ao Comando, que por sua vez difunde pelas diversas subunidades, na tentativa de essas subunidades moldarem um policiamento. Portanto, na parte que diz respeito à DIC, aqui eu limito a minha resposta à mesma, uma vez que é a realidade com que trabalho e em termos de prevenção é esta que se faz. Faz também a prevenção noutro aspecto, através destas operações pontuais, mas de grande envergadura algumas delas, em que os resultados muitas vezes não são os desejáveis, pois lembro-me que na primeira, tivemos à volta de doze detenções, na segunda a coisa diminuiu, diminuiu bastante, mas conseguimos evitar que os factos acontecessem. Posso dizer que numa das situações em que realizamos a operação que foram três dias seguidos e depois um dia sem operação e depois mais dois dias, nesses primeiros três dias não houve nenhum furto nessas carreiras, que foram objecto dessa operação, que por sinal foram os eléctricos 15 e os eléctricos 28 da Carris, ou seja, em termos de resultados acabou por ser positivo, não no número de detenções, nem no número de apreensões, mas no sentido de ter evitado que os crimes acontecessem.

II – Conhecimentos relativos à criminalidade praticada nos Transportes Públicos de Lisboa – atitudes, opiniões e sugestões

1. O que pensa da realidade criminal nos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Tendo em conta os conhecimentos que tenho, eu entendo que de facto, os Carteiristas são uma verdadeira praga, sobretudo nos tais trajectos turísticos, não tanto nos outros

transportes, não se verifica, pelo menos não tem grande impacto, de facto nos TP's onde circulam muitos turistas, é a meu ver, uma praga. Felizmente também é um tipo de criminalidade que não cria um grande sentimento de insegurança, uma vez que não tem uma violência associada, é relativamente discreta, criando esse sentimento sobretudo nas vítimas, que por sua vez nem são portugueses, o que acaba por fazer reflectir menos esse sentimento de insegurança, incidindo a meu ver mais na imagem que essas pessoas vão fazer transmitir no seu país, mas como não conhecem a realidade podem pensar que foi um acto isolado e quer dizer em termos de sentimento de insegurança, aquilo no que diz respeito à nossa população, é relativamente limitado. Também devo dizer que Lisboa, é uma das cidades mais seguras da Europa, portanto, mesmo apesar desta praga continua a ser algo que, se calhar quando comparadas com outras cidades europeias, não tem grande significado, mas de facto existe e a nossa ideia é combatê-la ou pelo menos minimizá-la.

2. Dada a sua experiência, quais os crimes mais praticados nos Transportes Públicos de Lisboa?

R: São de facto o Furto por Carteirista e o roubo, pois há também bastantes roubos, menos nestas carreiras turísticas, mais sobretudo nos TP's que ligam a cidade às cidades limítrofes, como são o exemplo da Amadora, Sintra, Cascais, apesar de na última isso ser menos visível, mas nestas linhas é onde se verifica um maior número de roubos.

Tivemos também um fenómeno que neste momento não tem tido grande importância mas durante algum tempo verificou-se, que era o autocarro que fazia a ligação entre Algés e o Oriente, que sobretudo no Verão, porque há um grande movimento de pessoas em direcção a Algés, para apanhar depois o comboio para ir para a praia. Houve ali uma fase, em que se verificava um grande número de roubos e alguns desacos. Entretanto essa situação acalmou e de facto o Furto por Carteirista é actualmente o mais comum.

3. Quais as operadoras, bem como as estações mais afectadas por essa criminalidade?

R: Das operadoras, creio que será a Carris, e pego outra vez nos Eléctricos 15 e 28 da mesma, apesar de neste momento não ter informação para fundamentar aquilo que estou a dizer, mas da experiência que tenho, é que serão muito provavelmente as carreiras

mais afectadas, e das operadoras sem dúvida a Carris e o Metro de Lisboa, embora a CP também de alguma forma sofra as consequências, mas não da mesma forma, sobretudo no que diz respeito a esta matéria. Quanto às estações, não consigo neste momento dizer quais as mais visadas, mas julgo serem as que apresentem um maior fluxo de passageiros e neste caso de turistas.

III - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: É sobretudo algo muito técnico, que aperfeiçoam de uma forma muito espectacular, é um fenómeno em que o suspeito escolhe perfeitamente a vítima, e escolhe porque a maioria deles sabe que as consequências são indiferentes. Eles sabem que se furtarem a carteira a um estrangeiro, em regra o que vai acontecer é que no dia a seguir, ou dois ou três dias depois, o estrangeiro vai-se embora do país e nós (PSP) não temos capacidade para recolher declarações para memória futura, pois muitas das vezes as pessoas estão de visita e não estão interessadas sequer em ir a uma audiência de julgamento, que muitas das vezes implica perderem um dia inteiro em tribunal, quer dizer tudo isto são aspectos que levam o Carteirista a antes de actuar, definir perfeitamente quais os alvos e escolher como alvos sobretudo os turistas, sem dúvida nenhuma. Muitas das vezes eles próprios (Carteiristas) admitem o facto de preferirem os turistas, pois sabem que os portugueses normalmente quando andam de transportes, é para ir trabalhar, fazendo-se acompanhar de pequenas quantias de dinheiro e pelo facto de depois poderem dar mais problemas, enquanto que os turistas ou estrangeiros querem é ir-se embora salvaguardando eventuais problemas.

A meu ver o Furto por Carteirista é um fenómeno que surge muito associado a grande eventos, isto é, grandes movimentos de massas. O aeroporto foi em tempos também um dos alvos escolhidos por eles e sempre que há grandes eventos, eles tendem a acompanhar esses grandes eventos, em regra, alertando eu aqui, para o facto de neste contexto não surgirem tanto os Carteiristas portugueses, mas sim mais os Carteiristas estrangeiros, sobretudo os romenos. Há uma situação curiosa que eu tive a oportunidade de assistir enquanto realizava um serviço de Oficial Dia, em que elementos policiais

interceptaram na zona da Baixa de Lisboa um Carteirista oriundo do Norte de África, em que o mesmo afirmou que já tinha passado por tantos países ao longo da sua vida que já nem sabia de onde era. A sua vida era então fazer furtos, em que do seu *modus operandi* não faziam parte a violência, o seu objectivo era pura e simplesmente furtar com astúcia.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto dos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Sem dúvida que sim, sobretudo nas carreiras que já anteriormente falamos, as carreiras dos Eléctricos 15 e 28 da Carris, que são a meu ver, nitidamente as carruagens mais fustigadas.

3. Qual o *modus operandi* mais utilizado nos Transportes Públicos em geral e em especial, no casos dos E15 e E28?

R: Furto por Carteirista, mas furto que muitas vezes apesar de se tentar dar algum relevo para a criminalização e tentar elevar aquilo para o furto qualificado há quem entenda que não passa de um furto simples. O roubo por vezes também se verifica sobretudo quando tem como intervenientes outros que não os portugueses, como por exemplo os romenos, mas não tem nada a ver com o número de furtos, que a meu ver são claramente mais significativos.

4. O que se entende por astúcia?

R: Eu não sei definir esta palavra, eu entendo que astúcia deve ser definida como uma técnica de tal forma apurada que o carteirista consegue os seus objectivos sem ser detectado, em regra eles actuam em grupo, não actuam isolados, quando falo em grupo, falo de pelo menos dois elementos, e a pessoa que faz o furto raramente fica na posse do item furtado, em regra há uma passagem quase imediata para uma segunda pessoa porque mesmo que aquela vá ser detectada o produto do furto está salvaguardado. Portanto esta é uma ideia que nós temos e que nos apercebemos que quase e analisando a situação, quase sempre há mais do que duas pessoas envolvidas no furto.

5. Quais os utentes mais susceptíveis da astúcia dos Carteiristas? Porquê?

R: A esta questão, já o respondi de certa forma anteriormente. Eu creio que são os turistas, uma vez que eles (Carteiristas) sabem que o turista não está interessado em perder um dia no tribunal, não é ouvido em declarações para memória futura, portanto para efeitos de prova, a prova testemunhal perde-se de imediato, nós podemos ouvi-los em declarações como testemunha naquele momento, é utilizável em termos de inquérito, mas depois em julgamento não tem qualquer relevância e eles sabem disso. Por outro lado a questão do produto do furto, aqui o resultado é sempre muito mais «garantido» ou pelo menos têm maiores garantias, onde eles à partida entendem que têm uma maior garantia de sucesso e então atacam esse alvo também por isso. Nitidamente estas são a meu ver as duas principais razões.

6. Caracterize os Carteiristas?

R: Os Carteiristas, são e isto em termos de caracterização, são em regra na sua grande maioria pessoas muito, muito, discretas com uma técnica muito apurada.

7. Na sua opinião, o enquadramento jurídico-legal relativamente ao fenómeno em estudo, considera ser o mais adequado, ou seria pertinente ser alvo de uma reflexão?

R: Este enquadramento já foi alvo de reflexão, tanto que veio-se de alguma forma graduar a situação, deixou de ser furto simples e passou a ser furto qualificado. Uma qualificativa que eu considero ser só de primeiro grau, punível até cinco anos, caso o valor seja diminuto perde logo automaticamente essa qualificativa. Creio que esta é uma situação de muito difícil resolução, podemos tomar medidas no sentido de a minorar, mas em termos de enquadramento jurídico-legal, as medidas a tomar foram mudadas, a hipótese mais viável e capaz de fazer de alguma forma cessar é alterar a norma, de forma a que lhes seja possível aplicar uma medida de coacção privativa da liberdade, aplicando uma medida de coacção que os obrigue a ficar afastados, até lá, não se resolve. Outra medida poderá ser aumentar a pena, de forma a que seja possível aplicar a pena de prisão preventiva ou a obrigação de permanência na habitação ou porque não, criar-se uma medida de coacção que vise o afastamento dos mesmos dessas carreiras, é uma possibilidade, agora já foram tomadas algumas medidas, já foram feitas algumas alterações mas não se mostraram suficientes para combater o fenómeno.

IV – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância e o Furto por Carteirista

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela PSP para reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: Eu acho que a PSP para além de fomentar a visibilidade em determinados momentos chave em que há grande movimento de pessoas, nomeadamente quando há por exemplo: festas da Páscoa, nos meses de Verão, naquelas datas em que é previsível um maior número de pessoas, deve apostar na visibilidade, apostar também nestas operações concertadas, com alguma envergadura, para combater este fenómeno e depois, a par disso, os elementos à civil conseguem fazer um trabalho importante. Se calhar um trabalho menos visível e com grande importância, é a coordenação destas operações e deste fenómeno, arranjar mecanismos de colaboração com o Ministério Público, mecanismos estes, capazes de sempre que haja capacidade para deter estes suspeitos em flagrante delito, que o Ministério Público tenha capacidade e conhecimento no sentido de aplicar uma medida de coacção capaz de minorar esses efeitos, e isso parece-me que é do mais importante. Se calhar aquele papel que é feito pela DSTP e pelas Divisões policiais é muito importante, à DIC através dessas operações e funcionando como um canal privilegiado na coordenação com o Ministério Público, creio que é um papel importante e que ajudará no combate. Depois, o estudo do modus operandi também é importante e aí a PSP também tem um papel importante, porque dessa forma, será talvez a maneira de depois conseguirmos com base nesse estudo do modus operandi, avisar as pessoas e alerta-las, ou pelo menos dar mecanismos à operadoras de TP's, para o fazer.

2. Como sabe, a prevenção situacional engloba uma extensa gama de meios, como etiquetas electrónicas, sistemas de alarmes, televisão e circuito fechado (vulgo CCTV), videovigilância. Qual a importância da implementação da videovigilância nos Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa e no caso concreto nos E15 e E28 da Carris?

R: Eu acho que é importante como factor de dissuasão, ponto número um, creio que logo à partida, um criminoso com certeza se sentirá de qualquer forma condicionado, sabendo que pode estar a ser vigiado de alguma forma. Se, se conseguir ter essas imagens em tempo real, melhor ainda, podemos, caso ele exista adaptar o nosso dispositivo policial, de forma a colocá-lo naquele local para fazer face a uma possível tentativa. Depois tem grande importância também na questão da investigação e aqui já estou a fugir um bocadinho da fase da prevenção inicial, mas creio que também é importante falar neste assunto. A recolha de imagens, consegue muitas vezes ser um ponto chave e neste fenómeno dos Carteiristas, em que a prova é muito ténue, é se calhar um dos melhores mecanismos que nós temos, porque podemos não conseguir provar que foi ele que cometeu aquele crime, mas pelo menos conseguimos relacioná-lo, isto é, conseguimos dizer que aquele indivíduo àquela hora esteve naquele local, porque as imagens colocam-no lá. Portanto isto em termos de investigação pode ser muito importante e muitas das vezes é a única coisa que temos, a prova material perde-se e entenda-se aqui por prova material a carteira, esta perde-se porque raramente é recuperável e pelo facto de o dinheiro ser algo bastante volátil, podendo existir prova material numa situação de flagrante e, sendo assim, em regra, perdendo-se a prova material com a investigação criminal, temos pelo menos a prova testemunhal e temos pelo menos as imagens. Portanto, a questão da videovigilância penso que é muito positiva, é claro que hão-de haver sempre algumas pessoas que defendem a questão da protecção da vida privada e dos direitos das pessoas, entre outros, eu até concordo que há de facto uma compressão de um direito fundamental, mas também entendo, é na «via pública», ou num lugar de acesso livre e as pessoas têm de estar preparadas para isso e creio que não as condiciona em nada, ao contrário do criminoso que se sentirá com certeza condicionado sabendo que pode estar a ser vigiado. Portanto acho que é muito positivo.

Quanto à implementação da videovigilância (CCTV) no caso do E15 e E28 da Carris, tendo em conta que são dos locais mais fustigados por este tipo de fenómeno seria com certeza positiva essa colocação, aliás, não tenho a mínima dúvida disso. Apesar deste momento não ter dados que me permitam assegurar que a actual videovigilância nos referidos eléctricos tenha influencia na diminuição do número de casos, mas pelo menos que vai de alguma forma condicionando o criminoso, acredito que sim, agora em termos de redução, não sei se será significativa, se calhar não.

3. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente no caso dos E15 e E28 da Carris, considera que a videovigilância se tornou uma mais valia como ferramenta de apoio à detecção e redução do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Pronto, lá está aquilo que eu estava a dizer, não tenho informação suficiente para afirmar que tenha ajudado à redução, mas pelo menos contribuiu em muito e isso não tenho dúvidas nenhuma, para auxiliar na investigação aos fenómenos que ocorreram. Portanto se em termos de redução a coisa não foi assim muito significativa, eu creio que em termos de investigação, o apoio é muito importante e útil com certeza.

4. O que considera ser necessário para prevenir e reduzir a prevalência deste fenómeno nos Transportes Públicos em Geral, e em particular no casos dos E15 e E28 da Carris?

R: Eu acho que aqui a única forma que é capaz de ser de facto eficaz é mesmo o policiamento ostensivo, de grande visibilidade e de grande saturação, agora é assim, isso pode ser possível durante um, dois, três dias, a partir daí é impensável. Agora se aliarmos isto a outras técnicas, os panfletos, os autocolantes colados, a videovigilância até à aplicação das tais medidas de coacção aos Carteiristas, eu creio que todas estas medidas complementam-se e terão com certeza influencia.

5. Quais os efeitos da sua implementação no que diz respeito à criminalidade nos Transportes Públicos? Considera que a sua implementação possa ter induzido a uma deslocalização do crime?

R: Sim, e nós assistimos a esse fenómeno, quando nós fizemos aquela operação em que visamos o E15 e E28 da Carris, nós observamos que eles se deslocavam para outras zonas, tendo sido perfeitamente possível perceber esse movimento, uma vez que nos outros dias alteramos a disposição do efectivo e verificamos que eles se tinham deslocado para lá, neste caso para a zona da Sé, por virtude de nos dias anteriores a operação ter recaído noutras zonas e esta ter estado sem vigilância. Sendo que, é curioso verificar, que tendo os Carteiristas no segundo e terceiro dia, se apercebido da forte presença policial, estes se deslocaram para outro local, que por virtude faz parte do percurso do E28, também ela com características semelhantes, isto é, grande aglomerado de pessoas e sobretudo turistas.

6. No que concerne à Segurança nos Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa, no seu entender, o que é que considera estar a correr bem e o que deve com base na sua experiência ser modificado, para que a criminalidade possa diminuir e as pessoas se sintam seguras, no uso dos Transportes Públicos?

R: Eu entendo que para já, como ponto de partida, que de uma forma geral as pessoas ainda se sentem seguras nos TP's, agora o sentimento de insegurança é algo que resulta da percepção das pessoas e não tanto daquilo que acontece na realidade, até porque para já, este é um tipo de criminalidade muito pouco visível, e o sentimento de insegurança é algo que resulta muitas vezes de uma percepção, porque uma pessoa assiste por exemplo a um crime e aquilo, vai fazer criar uma percepção de que há ali, um fenómeno criminal de grande dimensões e afinal aquilo é um fenómeno isolado. Portanto o sentimento de insegurança tem muito a ver com isto. O que é que pode ser modificado? Eu acho que continuar a apostar na sensibilização das pessoas, acho que é importantíssimo, alertá-las e se calhar tornar os Carteiristas mais visíveis também pode ser um aspecto importante, ou seja, a capacidade que nós tivermos para tornar aquela gente visível aos olhos das pessoas que vão nos transportes, tentando por exemplo impor-lhes um rótulo, como o caso que aconteceu no Metro de Lisboa, embora indirectamente, isso é capaz de ser uma das medidas mais positivas e daquelas que se nós conseguirmos fazer, se calhar melhores resultados é capaz de ter, na minha opinião.

ANEXO 15 ENTREVISTA AO EXMO. SR. CHEFE HERNÂNI AGOSTINHO,
COMANDANTE DA ESQUADRA DE INVESTIGAÇÃO CRIMINAL DA
DIVISÃO DE SEGURANÇA A TRANSPORTES PÚBLICOS

Data: 11 / 03 / 2010

Hora: 16H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 41 Género Masculino Estado civil Casado Profissão Chefe da PSP

1. Há quanto tempo desempenha a função de Comandante da Esquadra de Investigação Criminal da Divisão de Segurança a Transportes Públicos?

R: Desempenho a função de Comandante da EIC há um ano, embora aqui esteja colocado há dez anos, tendo já desempenhado os cargos de Coordenador de investigação criminal e de Adjunto.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Considero de extrema importância o estudo dessa criminalidade, pois só na posse da informação proveniente desse estudo se poderá direccionar o policiamento para a combater, seja na vertente preventiva, seja na vertente reactiva.

I - Conhecimentos relativos à Brigada de Investigação Criminal da DSTP,
no que concerne à prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Qual a importância da prevenção criminal para a PSP e para a sociedade em geral?

R: A prevenção criminal é um dos papéis que cabe à P.S.P. enquanto OPC. É o que se espera que a Polícia faça, uma prevenção eficaz que mostre à sociedade que a P.S.P. tem a criminalidade geral estudada e que em face disso exerce uma prevenção direccionada junto dos locais, grupos (etários/sociais) e horários de risco.

2. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes da competência da PSP?

R: A prevenção terá que passar sempre pela implementação de policiamento nos locais e horários de risco, seja a prevenção do patrulheiro fardado, seja a prevenção exercida pela estrutura da investigação criminal, sendo esta uma prevenção que roça já a reacção e repressão do crime, pois um elemento à civil, embora esteja a fazer a prevenção, está também pronto para a reacção e repressão do crime, sendo que desta forma se conseguirão mais resultados e mais visíveis no combate ao crime, identificação dos seus agentes e apresentação dos mesmos ao MP, o que com a prevenção fardada não se consegue porque nesse caso a simples presença policial desmotiva o agente do crime. Consegue-se desse modo prevenir um crime mas não se chega à identificação desse agente.

3. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes cometidos em Transportes Públicos?

R: Para além da prevenção geral, no caso particular dos transportes públicos a prevenção passa também por fazer chegar aos utentes informação policial útil: comportamentos dos utentes; objectos e artigos valiosos transportados etc.

4. Que prevenção faz actualmente a PSP em Transportes Públicos? Com que resultados?

R: Recentemente, em colaboração com a CP, a D.S.T.P. elaborou uma brochura que foi distribuída nos terminais e interfaces ferroviários pelos utentes, onde constava uma série de procedimentos a ter em consideração pelos passageiros.

Além desta acção a P.S.P. faz frequentes operações de vigilância em dias e horas alternados em todas as linhas, quer da CP, quer do Metropolitano e ainda nas carreiras mais sensíveis da Carris.

Por outro lado temos a prevenção diária feita por elementos da E.I.C. que direccionados para os locais, grupos de risco e horas, fazem uma prevenção mais direccionada.

II – Conhecimentos relativos à criminalidade praticada nos Transportes Públicos de Lisboa – atitudes, opiniões e sugestões

1. O que pensa da realidade criminal nos Transportes Públicos de Lisboa?

R: É uma criminalidade muito própria que vive à custa de alguma distração e de facilidades por parte dos utentes. No fundo podem-se considerar seguros. Se virmos o número de carreiras em todos os transportes e o número de utentes diários e o número de furtos ou roubos, claramente de percebe que é uma média muito baixa.

2. Dada a sua experiência, quais os crimes mais praticados nos Transportes Públicos de Lisboa?

R: O furto e o roubo, sendo que o furto é sempre por carteirista (carteira/telemóvel/máquina fotográfica) e o roubo já existe em duas vertentes: por esticção e sob coacção/ameaça. Existem muitos mais furtos que roubos, sem números concretos poder-se-á apontar para 1 roubo para cada 4 furtos de carteira.

3. Quais as operadoras, bem como as estações mais afectadas por essa criminalidade?

R: Pode-se dizer que cada operadora e dentro destas cada linha ou trajecto tem a sua criminalidade específica:

- Se **na Carris**, nas carreiras turísticas dos eléctricos se verificam mais furtos de carteira, nas carreiras nocturnas de autocarros já se verificam roubos.
- **No Metropolitano** durante a hora de ponta da manhã e tarde existem os furtos de carteira, à noite e fins de semana já se verificam mais roubos.
- **Na CP** temos o caso da linha de Sintra onde há roubos, destacando-se os roubos por esticção, sendo aqui o furto de carteira inexistente.

Assim verifica-se o seguinte:

- **Na Carris** as carreiras onde há um maior número de furtos de carteira são os eléctricos 15 e 28 devido ao grande afluxo de turistas por estas carreiras serem as mais turísticas

de Lisboa. Nos autocarros existem furtos de carteira nas carreiras nos trajectos Saldanha/Restauradores e no Aeroporto aqui devido outra vez à presença de turistas. Roubos verificam-se sobretudo nas carreiras nocturnas e aos fins de semana e nos autocarros à noite que fazem as carreiras dos bairros limítrofes de Lisboa.

- **No Metro** a linha com mais incidência de furtos de carteira é a Verde, no trajecto entre a Alameda e o Cais do Sodré, contudo devido à presença de elementos policiais em serviço de remunerado, à civil, notou-se um decréscimo, estando praticamente a zero, isto à hora do remunerado, entre as 08H00 e as 12H00 e entre as 16H00 e as 20H00. Há também notícia de furtos de carteira na linha Azul, no trajecto entre S. Sebastião e os Restauradores o que se poderá dever a uma deslocalização deste tipo de crime motivada pela presença de elementos policiais na linha Verde. As linhas Amarela e Vermelha não sofrem muito com os carteiristas.

À noite, um pouco por toda a rede de Metro verificam-se os roubos, no entanto não chega a acontecer um por dia, mas quando acontecem é à noite, depois das 21H00 e aos fins de semana devido ao menor movimento de pessoas que facilita os roubos, ao contrário do que acontece com o furto que se verifica a horas de ponta.

- **Na CP** não se verificam furtos de carteira, há já muitos meses que não é noticiado este tipo de crime. Existem roubos, quer sob coacção, quer pelo método de esticção, destacando-se a linha de Sintra onde por vezes se verificam “picos” no caso de esticções de artigos em ouro (fios e pulseiras) às senhoras na época do verão. A Linha da Cascais é normalmente calma durante o ano, havendo registo de mais ocorrências na época estival devido à deslocação de inúmeros jovens das ZUS para as praias da linha. A linha da Azambuja não apresenta índices de criminalidade relevantes, verificando-se roubos de tempos a tempos.

III - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: É um crime que tem uma moldura penal muito baixa, em que muitas vezes é impossível conseguir uma condenação, em que raras vezes se chega à identificação do autor do crime. É um crime onde se pode conseguir, numa boa vítima (turista com uma

carteira com €300 a €400) uma quantia em dinheiro que pode fazer um dia de trabalho. É um crime onde os Tribunais aplicam poucas penas de prisão efectiva, o que moraliza os criminosos. É um crime que tem, numa cidade como Lisboa, um grupo alvo (turistas) durante o ano inteiro, e condições naturais para a prática do crime (eléctricos turísticos cheios). É um crime em que a Polícia, fora de flagrante delito, pouco mais pode fazer do que tentar afugentar os carteiristas. É um crime praticado por indivíduos que, regra geral, não são violentos, antes primam pela descrição. Ora todos estes factores quase que convidam um marginal a dedicar-se a este tipo de crime, o que faz com que a “comunidade carteirista” seja uma comunidade com aspirações a um futuro promissor, tornando-se assim muito difícil o combate com melhores resultados, a este fenómeno.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto dos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Tem uma enorme relevância, pois estamos a falar do crime mais cometido ao nível dos transportes públicos.

3. Qual o *modus operandi* mais utilizado nos Transportes Públicos em geral e em especial, no casos dos E15 e E28?

R: O “Modus Operandi” mais utilizado é o seguinte: o grupo de carteiristas, geralmente entre 3 e 5 indivíduos actua da seguinte forma em três blocos:

- Primeiro escolhem o “otário” ainda “apeado”, ou seja seleccionam a vítima ainda na paragem, mediante o facto de se aperceberem se transporta valores, carteira num bolso ou uma mochila às costas (fácil de abrir).
- Depois, um dos carteiristas (primeiro bloco), à chegada do eléctrico, entra à frente da vítima, já no interior pára bruscamente à sua frente (a olhar para a máquina de bilhetes ou para o percurso da carreira).

Colados à vítima entram os que “põem a mão” (segundo bloco) os que abrem bolsos, malas etc. e tiram os valores.

- Por fim entra mais um ou dois (terceiro bloco) com a finalidade de empurrarem os “artistas” para cima da vítima.

A vítima fica assim ensanduichada entre 4 ou 5 carteiristas, o primeiro bloqueou-lhe o caminho, o segundo bloco é o que o vai furtar, o terceiro bloco empurra

para fazer pressão entre esse bloco e o primeiro que está a impedir a movimentação da vítima.

Na posse dos valores, carteiras ou dinheiro abandonam o eléctrico, havendo situações em que abrem a carteira ainda dentro do transporte, tiram o dinheiro e chegam a entregar, eles próprios, a carteira ao lesado.

A esmagadora maioria dos furtos acontece na entrada para os transportes com a confusão que se gera, seguem-se os furtos ocorridos já dentro do transporte e durante o percurso, nas paragens e estações são raros os furtos, sendo aí que os carteiristas procedem à selecção das vítimas.

4. O que se entende por astúcia?

R: É um conjunto de “artimanhas” “engodos” e “malabarismos” que os carteiristas usam para criar situações para distrair as vítimas e assim conseguirem abrir-lhes os bolsos, malas, carteiras ou mochilas e daí tirarem os artigos ou valores.

Uma vítima de carteirista muito raramente se apercebe que está a ser furtada, tal é o cuidado com que o “artista” actua, sempre discreto e sem atrair atenções, o carteirista tem como principal objectivo passar despercebido, utilizando então a subtilidade nos seus actos para conseguir os seus intentos.

5. Quais os utentes mais susceptíveis da astúcia dos Carteiristas? Porquê?

R: Decididamente os turistas. Por várias razões: Estão de férias, logo mais despreocupados; dirigem a sua atenção para tudo o que é turístico e novo à sua volta; transportam sempre mochilas com máquinas fotográficas e de filmar; trazem sempre quantidades em dinheiro razoáveis (entre os €100 e os €500), não estão no seu ambiente natural sendo por isso vítimas por excelência.

6. Caracterize os Carteiristas?

R: Existem várias “sub-espécies”:

- **Os portugueses:** Com idades que vão dos 25 aos 65 anos (sendo que há já uma segunda geração de carteiristas, ou seja, filhos que seguiram as pegadas dos pais e se dedicaram a este tipo de furto. Subdividem-se em vários subtipos e isto tendo em conta a sua motivação, existindo os que fazem simplesmente deste “ofício” o seu modo de vida (aqui se incluem os mais velhos que como eles próprios afirmam: “Ó filho... eu já

sou velho... não sei fazer mais nada... e tenho que arranjar dinheiro para comer...”); os que são toxicodependentes que têm como principal objectivo conseguir dinheiro para a compra de estupefacientes (estes são poucos, cerca de 10 e na faixa etária dos 30 aos 50 anos) e um ultimo subtipo que são os que sofrem de ludopatia, os que são viciados em jogo). Encontram-se na faixa etária dos 30 aos 60 anos e todo o dinheiro que conseguem realizar é destinado ao jogo, quer seja na compra de rifas e cautelas, quer nos casinos legais ou ilegais.

- **Os Africanos subsaarianos:** Na faixa etária entre os 30 e os 40 anos, são provenientes de países como a Libéria, Gana, Costa do Marfim ou Nigéria. Actualmente são cerca de 12, fazem do furto de carteira modo de vida, vivem em pensões baratas da zona da baixa e destes somente se detectaram dois toxicodependentes. Têm como locais de actuação as escadas rolantes dos interfaces (Campo Grande, Entrecampos, Cais do Sodré) aproveitando a distração das vítimas enquanto sobem ou descem as escadas, colam-se a elas e abrem-lhes as malas ou mochilas e daí subtraem os valores. Raramente entram num transporte, preferindo os locais de aglomeração das estações.

- **Os Magrebinos:** São oriundos da Argélia e de Marrocos, com idades entre os 20 e os 40 anos, estão identificados actualmente cerca de 20 indivíduos. Fazem do furto modo de vida e pelo facto de não se encontrarem na sua terra natal verificam-se casos de alcoolismo e de toxicodependência (2 ou 3). Têm como local de eleição para os seus furtos restaurantes, bares e suas esplanadas onde se sentam nas mesas ao lado das vítimas e colocam os seus casacos nas costas das cadeiras, simulam escolher alguma coisa da lista e pouco depois levantam-se, ao retirarem o casaco das costas da cadeira lá levam a mala ou mochila que a vítima tinha no chão ou em cima da cadeira. Também raramente se vêem nos transportes públicos, havendo actualmente apenas um carteirista magrebino que é visto frequentemente nos eléctricos^{15 e 28}.

- **Os de leste:** São na sua maioria mulheres com idades entre os 16 e os 40 anos provenientes da Roménia, Bulgária, Croácia, Sérvia e Bósnia. Neste “sub-tipo” os homens são todos romenos com idades entre os 16 e os 50anos e são a maior percentagem de carteiristas estrangeiros a actuar em Lisboa. Actualmente estão em actividade cerca de 40 indivíduos entre homens e mulheres, mas é um número muito variável devido à grande mobilidade existente nesta população: Fazem uma temporada em Lisboa, 3 a 4 meses e depois mudam-se para Madrid, daí para Barcelona, Milão,

Roma, Paris e até Londres e Copenhaga. Com a chegada da época alta esperam-se sempre a chegada de novos carteiristas de leste.

7. Na sua opinião, o enquadramento jurídico-legal relativamente ao fenómeno em estudo, considera ser o mais adequado, ou seria pertinente ser alvo de uma reflexão?

R: No enquadramento jurídico este tipo de crime, o furto, está subvalorizado. É tratado quase como uma bagatela penal, no entanto não deixa de ser um dos crimes mais praticados. A moldura penal é muito baixa (até 5 anos) mesmo no furto qualificado (exceptua-se somente a qualificativa pelo bando) o que faz com que a forma processual seja o processo sumário. Ora, se pensarmos que as vítimas dos carteiristas são na sua esmagadora maioria turistas estrangeiros que não querem ou não podem apresentar-se no Tribunal para a audiência de julgamento, se pensarmos que (no caso de Lisboa) o TPIC só muito raramente faz os julgamentos, tudo isto leva a que se crie um sentimento de impunidade entre os carteiristas, que raramente lhes vêm ser aplicada uma pena de prisão. Quanto a mim o crime de furto de carteira deveria ser qualificado sempre e com uma moldura penal superior a 5 anos, para deste modo se poder aplicar a prisão preventiva. Assim, os carteiristas começavam a ver alguns deles ficarem sujeitos a essa medida de coacção e claro que se começariam a retrair. Acho que se deveria estudar a hipótese do furto em que a vítima seja estrangeiro, turista ou não residente na comarca (ou distrito judicial) onde ocorre o crime devia ser considerado qualificado...

IV – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância e o Furto por Carteirista

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela

PSP para reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: Como já referi atrás, a P.S.P. deve estudar o fenómeno e na posse da informação daí proveniente, orientar a prevenção ou mesmo a repressão (no caso de estrutura da investigação criminal) para os locais, grupos sociais/etários e locais de risco. Porque se a Polícia se aperceber que um determinado indivíduo faz parte de um grupo de risco como potencial ofendido, se o vigiar está a fazer prevenção, do mesmo modo que o faz se vigiar um eventual suspeito ou um local referenciado como ponto onde ocorra determinado tipo de crime.

2. Como sabe, a prevenção situacional engloba uma extensa gama de meios, como etiquetas electrónicas, sistemas de alarmes, televisão e circuito fechado (vulgo CCTV), videovigilância. Qual a importância da implementação da videovigilância nos Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa e no caso concreto nos E15 e E28 da Carris?

R: A implementação da V.V. veio dar uma grande ajuda, no caso dos eléctricos não tanto no plano da prevenção, uma vez que não se procede ao visionamento em tempo real (como se faz no Metropolitano), não sendo permitido deste modo actuar em tempo real de modo a impedir a consumação de um crime, mas antes no plano da investigação criminal, procedendo-se à identificação dos agentes do crime à posteriori.

3. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente no caso dos E15 e E28 da Carris, considera que a videovigilância se tornou uma mais valia como ferramenta de apoio à detecção e redução do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Como referi atrás, pelo facto de não ser em tempo real, não se logra a permanência dos carteiristas nos eléctricos se não for através da presença de elementos policiais, contribuindo a VV, neste caso, para a posterior identificação dos agentes do crime.

4. O que considera ser necessário para prevenir e reduzir a prevalência deste fenómeno nos Transportes Públicos em Geral, e em particular no casos dos E15 e E28 da Carris?

R: A prevenção está feita, os grupos de risco estudados e caracterizados, os locais perfeitamente identificados. Neste caso particular, para controlar o fenómeno teria que ser através de alterações à Lei, aplicações de penas efectivas de prisão ou a proibição, por parte do Juiz, da permanência de arguidos nos transportes e nas paragens, só assim se poderia promover o afastamento dos carteiristas dos eléctricos.

5. Quais os efeitos da sua implementação no que diz respeito à criminalidade nos Transportes Públicos? Considera que a sua implementação possa ter induzido a uma deslocalização do crime?

R: Sim, a V.V. e o reforço policial às carreiras e horários mais sensíveis originaram uma deslocação deste tipo de crime para o exterior dos transportes públicos, sendo que actualmente se verifica um aumento do furto de carteira em toda a zona da baixa lisboeta, nomeadamente nos cafés restaurantes e esplanadas, continuando a ser os turistas o alvo preferencial dos carteiristas.

6. No que concerne à Segurança nos Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa, no seu entender, o que é que considera estar a correr bem e o que deve com base na sua experiência ser modificado, para que a criminalidade possa diminuir e as pessoas se sintam seguras, no uso dos Transportes Públicos?

R: Uma vez que o crime mais praticado nos transportes públicos é o furto, uma modificação que poderia originar um decréscimo efectivo e real seria a alteração da tipificação do crime a nível penal conforme o referido no ponto III 7.

Por outro lado posso afirmar que a introdução da V.V. se mostrou como uma mais valia, pois veio permitir a identificação de muitos agentes do crime que de outro modo seria impossível identificar.

ANEXO 16 ENTREVISTA AO EXMO. SR. COMISSÁRIO LUÍS RIBEIRO, COMANDANTE DA DIVISÃO DE SEGURANÇA A TRANSPORTES PÚBLICOS

Data: 24 / 03 / 2010

Hora: 16H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 50 Género Masculino Estado civil Casado Profissão Comissário da PSP

1. Há quanto tempo desempenha a função de Comandante da Divisão de Segurança a Transportes Públicos?

R: Desde 12-07-2006.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Claro que sim! Só com estudo e análise sistémica da criminalidade se consegue controlá-la e mantê-la em índices considerados “normais/aceitáveis” num Estado de Direito.

I - Conhecimentos relativos à Divisão de Segurança a Transportes Públicos - DSTP, no que concerne ao policiamento nos Transportes Públicos

1. Em que contexto foi criada a Divisão de Segurança a Transportes Públicos?

R: A DSTP foi criada pela Portaria n.º 1166/95, de 23 de Setembro, com a designação de “Divisão de Segurança CP e Metro”, tendo em vista zelar pela

segurança das pessoas e bens no transporte público assegurado pela CP nas linhas de Cascais e de Sintra e em toda a rede do Metropolitano de Lisboa.

2. Como está actualmente constituída a Divisão de Segurança a Transportes Públicos?

R: A actual designação (Divisão de Segurança a Transportes Públicos) foi dada pela Portaria n.º 434/2008, de 18 de Junho, com as alterações introduzidas pela Portaria n.º 2/2009, de 2 de Janeiro.

Nos termos da alínea l) do Anexo III desta Portaria, a DSTP integra as seguintes subunidades operacionais:

- a) Esquadra de Intervenção e Fiscalização Policial CP/Metro⁷¹;
- b) Esquadra de Investigação Criminal CP/Metro⁷²;
- c) 1.ª Esquadra Metro (Estação de Marquês de Pombal);
- d) 2.ª Esquadra CP (Monte Abraão);
- e) 3.ª Esquadra CP (Oeiras); e
- f) Esquadra da Gil Metro – Gare do Oriente/Lisboa⁷³.

3. Quais os meios materiais e humanos ao dispor da DSTP, no combate à criminalidade nos Transportes Públicos?

R: A DSTP tem actualmente um efectivo de 226 elementos, distribuídos de forma equitativa pelas Esquadras supra indicadas e na sede da Divisão. Possui também 13 viaturas e um motociclo. Possui ainda os necessários meios de transmissão E/R.

4. Qual a importância da prevenção criminal para a PSP e para a sociedade em geral?

R: A prevenção criminal é uma das atribuições da PSP, constantes, desde logo, na al. c) do art.º 3.º da Lei Orgânica da PSP (Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto).

⁷¹ Esta Esquadra, embora conste da referida Portaria, ainda não se encontra implementada.

⁷² Tendo sido mudado o nome da Divisão, não se compreende como é que se mantém a designação CP/Metro nas primeiras duas Esquadras (EIFP e EIC).

⁷³ Também a designação “Gil” deveria ser em maiúsculas, dado tratar-se de uma sigla (GIL: Gare Intermodal de Lisboa).

A prevenção é essencial para evitar ao máximo o cometimento de crimes: quanto mais eficaz e eficiente for a prevenção menor será a probabilidade de serem cometidos crimes. Menos crimes significam maior sentimento de segurança para a sociedade em geral. Mas, como sabemos, é impossível prevenir o cometimento de todos os crimes (isso seria o ideal, mas é utópico). Temos então que completar esta valência com a investigação criminal.

5. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes da competência da PSP?

R: A prevenção engloba uma série de factores que, no seu conjunto, irão contribuir para a diminuição da criminalidade. No que respeita à actuação policial, o PIPP (Plano Integrado de Policiamento de Proximidade) e as operações policiais direccionadas contribuem, sem dúvida, para a prevenção da criminalidade. No que respeita à actuação dos vários operadores judiciais e à legislação em vigor, importa referir que uma resposta célere da justiça contribui para uma maior prevenção. Para isso é necessário criar mecanismos para que os autores dos crimes sejam julgados em tempo.

6. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes cometidos em Transportes Públicos?

R: A presença de elementos nos locais e horários mais problemáticos e a realização de operações direccionadas. A videovigilância e CCTV, embora possam ser pouco dissuasores, constituem um importante meio de obtenção de prova.

7. Que prevenção faz actualmente a PSP em Transportes Públicos? Com que resultados?

R: Fazemos regularmente operações direccionadas para a criminalidade em geral e operações exclusivamente para os carteiristas. Ainda direccionada para os carteiristas, há serviços remunerados no Metro (com recurso à videovigilância) e nos eléctricos das carreiras 15 e 28, da CARRIS, com pessoal à civil.

II – Conhecimentos relativos à criminalidade praticada nos Transportes Públicos de Lisboa – atitudes, opiniões e sugestões

1. O que pensa da realidade criminal nos Transportes Públicos de Lisboa?

R: O ideal seria que se pudesse viajar nos transportes públicos sem correr o risco de ser vítima de qualquer tipo de crime, mas a verdade é que isso não acontece. Ainda assim, se considerarmos o elevado número de passageiros que diariamente circulam nos diversos transportes públicos da área metropolitana de Lisboa, concluímos que o rácio de crimes praticados é relativamente baixo, sendo certo que, desde que seja cometido um crime já nos preocupa, enquanto responsáveis pela segurança nesses transportes.

2. Dada a sua experiência, quais os crimes mais praticados nos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Os crimes mais praticados são, por esta ordem (decrecente) o furto por carteiristas e o roubo por esticção, sendo certo que os primeiros diminuíram significativamente no último ano.

3. Quais as operadoras, bem como as estações mais afectadas por essa criminalidade?

R: O furto por carteiristas verifica-se, essencialmente, no Metro (com maior incidência na Linha Verde, entre a Baixa-Chiado e a Alameda) e nos eléctricos das carreiras 15 e 28, da CARRIS (mas também nalguns autocarros); o roubo por esticção incide mais nos comboios da CP, embora também ocorram alguns nos autocarros da CARRIS.

4. O que entende por interface?

R: O conceito de interface é amplo, mas no âmbito do assunto em análise podemos defini-lo como as estações de transportes onde há correspondência de várias operadoras (ex.: interface do Cais do Sodré com ligação entre CP/Metro/Transtêjo/Carris).

III - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: É, acima de tudo, um crime difícil de combater por ser difícil a detenção em flagrante delito. Por outro lado, os tribunais não têm dado a melhor resposta, raramente fazendo os julgamentos em processo sumário. Transitando para processo comum, confrontamo-nos, desde logo, com dois tipos de dificuldades: por um lado, uma grande parte das vítimas são estrangeiras e não estão presentes na data do julgamento, levando, muitas vezes à absolvição dos arguidos; por outro, também muitos dos carteiristas são estrangeiros e quando são notificados da data do julgamento, ausentam-se do país por largos períodos.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto dos Transportes Públicos de Lisboa?

R: O furto por carteiristas é o “calcanhar de Aquiles” da DSTP, embora no último ano tenhamos conseguido baixar este tipo de crime em 71% na área da responsabilidade da DSTP.

3. Qual o *modus operandi* mais utilizado nos Transportes Públicos em geral e em especial, no casos dos E15 e E28?

R: Normalmente os carteiristas actuam em grupos mais ou menos numerosos (raramente actuam sozinhos, embora haja casos em que isso acontece) principalmente à entrada dos transportes. Após seleccionarem a vítima, um dos elementos do grupo coloca-se à entrada a fazer “tampão”, impedindo, por breves momentos, a entrada da vítima. Outro dos elementos “cola-se à vítima, mete a mão e furta-lhe a carteira (ou outro objecto), passando-a a outro elemento do grupo. Ao mesmo tempo os restantes elementos do grupo que estão a rodear a vítima empurram a forçar a entrada. No meio deste aperto a vítima raramente se apercebe que está a ser furtada.

4. O que se entende por astúcia?

R: Normalmente, usa-se o termo astúcia para definir a “habilidade” ou sagacidade usada pelos carteiristas para furtarem os passageiros. Por vezes, mostram-se prestáveis na “ajuda” a entrar para os transportes para os distrair e mais facilmente permitirem o contacto.

5. Quais os utentes mais susceptíveis da astúcia dos Carteiristas? Porquê?

R: Os “alvos” preferidos dos carteiristas são os estrangeiros. Primeiro, porque, por norma, trazem consigo maiores quantidades de dinheiro e outros objectos (máquinas fotográficas, de vídeo, etc.), segundo porque estão menos sensibilizados para este fenómeno e mais “distraídos” a ver a cidade.

6. Caracterize os Carteiristas?

R: Não se pode dizer que há um “perfil tipo” de carteirista. Na verdade, em Lisboa temos carteiristas nacionais e estrangeiros, de ambos os sexos e as idades variam entre os 14 anos e os 60 anos. Por norma trazem uma mala a tira-colo, um mapa, um jornal ou um casaco, que serve para esconder a mão que retira o objecto: é o que na gíria se designa por “muleta”.

7. Na sua opinião, o enquadramento jurídico-legal relativamente ao fenómeno em estudo, considera ser o mais adequado, ou seria pertinente ser alvo de uma reflexão?

R: O furto por carteiristas, como atrás foi dito, não tem tido a melhor resposta por parte dos tribunais. As normas legais existem, a subsunção dos factos à norma é que nem sempre tem sido a melhor. Se não vejamos: antes da última revisão dos Códigos Penal e Processual Penal, o DIAP de Lisboa considerava que o crime de furto por carteiristas aos passageiros de transportes públicos integrava a previsão do disposto no art.º 203.º do C. Penal, (furto simples), punível com pena de prisão até 3 anos, cujo procedimento criminal dependia de queixa. Como muitas vezes as vítimas (principalmente estrangeiras) não queriam apresentar queixa tinham de ser imediatamente libertados. Se apresentassem queixa, em caso de flagrante delito, os arguidos deveriam ser julgado em processo sumário. Por seu lado, os Juízos de Pequena Instancia Criminal consideravam que se tratava de crime de furto qualificado previsto na al. b) do n.º 1 do art.º 204.º do C. Penal, punível com pena de prisão até 5 anos e, como tal não podiam ser julgados em processo sumário, porque só os crimes puníveis com pena de prisão cujo limite máximo não fosse superior a 3 anos podiam ser julgados sob esta forma de processo. Com a reforma penal e processual penal operada pela Lei n.º 59/2007, de 04 de Setembro,

parecia que estava ultrapassado este problema: passaram a ser julgados em processo sumário os crimes puníveis com pena de prisão cujo limite máximo não seja superior a 5 anos. Mas, eis que surge outro obstáculo: os Juízos de Pequena Instância Criminal de Lisboa começaram a considerar que o furto por carteiristas integravam a qualificativa da al. g) do n.º 2 do art.º 204.º do CP (actuação como membro de bando), punível com pena de prisão até 8 anos, logo continuam a não poder ser julgados em Processo sumário.

Recentemente, foi publicado o do Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça n.º 3/2010, Proc.º 552/09.0YLSB (v. D.R. 1.ª Série n.º 45, de 05MAR2010), para unificação de jurisprudência, com força obrigatória geral, que veio finalmente estabelecer que o crime de furto por carteirista a passageiro de transportes públicos integra a qualificativa da al. b) do n.º 1 do art.º 204.º do C. Penal.

Foi mais um passo, mas ainda não temos o problema resolvido. Ou seja, é considerado crime público (não carece de queixa), mas, certamente, os JPIC continuarão a considerar neste tipo de furto também a “actuação em bando” e, como tal, insusceptível de julgamento em processo sumário.

IV – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância e o Furto por Carteirista

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela PSP para reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: Fazer passar mensagens de sensibilização para os passageiros, com a distribuição de *fleyers*, autocolantes e informação dinâmica (através dos painéis electrónicos). Fazer um

policiaimento direccionado e com alvos definidos. Sensibilizar os operadores judiciais para este fenómeno.

2. Como sabe, a prevenção situacional engloba uma extensa gama de meios, como etiquetas electrónicas, sistemas de alarmes, televisão e circuito fechado (vulgo CCTV), videovigilância. Qual a importância da implementação da videovigilância nos Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa e no caso concreto nos E15 e E28 da Carris?

R: Em termos de prevenção, numa primeira análise parece-nos que estes sistemas não têm contribuído muito para a prevenção, atento o número de crimes cometidos nos locais “protegidos” por esta tecnologia. No entanto, não nos é possível saber se a inexistência destes sistemas levaria ou não a um aumento da criminalidade nestes locais. De qualquer modo, se não constituírem um forte factor preventivo, constituem, sem dúvida, um importante meio de prova, com bons resultados confirmados.

3. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente no caso dos E15 e E28 da Carris, considera que a videovigilância se tornou uma mais valia como ferramenta de apoio à detecção e redução do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: A resposta está parcialmente dada na pergunta anterior. Quanto à detecção, se o crime for praticado no interior do eléctrico, o recurso à videovigilância é importante. Mas, como a vítima, por norma, é rodeada pelo grupo de carteiristas, vê-se a sua movimentação mas nem sempre se consegue ver concretamente quem retirou (e se retirou) o objecto furtado. Vê-se quem foi o grupo, mas não obtendo outros meios de prova, esta, só por si, poderá não ser suficiente. Se os crimes forem cometidos à entrada para os eléctricos (na fila, ainda no exterior) o sistema CCTV não se revela eficaz, porque só obtém imagens do interior.

4. O que considera ser necessário para prevenir e reduzir a prevalência deste fenómeno nos Transportes Públicos em Geral, e em particular no casos dos E15 e E28 da Carris?

R: Por parte da Polícia e operadoras, sensibilizar as potenciais vítimas e continuar com policiamento intensivo e operações nesses locais. Por parte dos magistrados do MP e magistrados judiciais, aplicação de medidas de coação de proibição de frequentar esses locais e transportes pelos carteiristas e aplicação efectiva de penas de prisão. Por outro lado, sendo este tipo de crime susceptível de ser qualificado pela al. g) do n.º 2 do art.º 204 do C. Penal, poderia ser-lhes aplicada a prisão preventiva.

5. Quais os efeitos da sua implementação no que diz respeito à criminalidade nos Transportes Públicos? Considera que a sua implementação possa ter induzido a uma deslocalização do crime?

R: Não há nenhum estudo que nos permita, objectivamente, fazer tal afirmação. Mas acredito que há uma forte probabilidade de isso acontecer. Principalmente pelos carteiristas estrangeiros, que sempre que se sentem mais pressionados, abandonam o Território Nacional e vão para outros países europeus praticar o mesmo tipo de crimes.

6. No que concerne à Segurança nos Transportes Públicos da Área Metropolitana de Lisboa, no seu entender, o que é que considera estar a correr bem e o que deve com base na sua experiência ser modificado, para que a criminalidade possa diminuir e as pessoas se sintam seguras, no uso dos Transportes Públicos?

R: Por parte da DSTP, parece-nos que as constantes operações direccionadas para o combate aos carteiristas têm contribuído para diminuir este tipo de crime. Por outro lado, temos uma brigada cuja função é especificamente o combate aos carteiristas (identificação de novos elementos, localização dos mesmos, etc.). Isto permite que a DSTP conheça permanentemente os carteiristas que estão em actividade na Área Metropolitana de Lisboa, quais os que se ausentaram do País, quais os que estão presos e quais os que estão sujeitos a medidas de coação e se estes as estão, ou não, a cumprir. O que pode ser modificado terá de ser ao nível das medidas de coacção, das penas efectivamente aplicadas e de uma mais rápida resposta da justiça.

ANEXO 17 ENTREVISTA AO EXMO. SR. INTENDENTE JOSÉ FERREIRA DE OLIVEIRA, DIRECTOR DA ESCOLA PRÁTICA DE POLICIA

Data: 24/ 03/ 2010

Hora: 11H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 48 Género Masculino Estado civil Casado Profissão Oficial da PSP

1. Há quanto tempo desempenha a função de Director da Escola Prática de Polícia?

R: Desde Outubro de 2008

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Considero bastante importante!

I - Conhecimentos no que concerne à prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Qual a importância da prevenção criminal para a PSP e para a sociedade em geral?

R: Para a PSP a prevenção criminal é a sua missão nuclear;

Para a sociedade em geral evitar o crime através de medidas de prevenção criminal significa mais segurança e, em consequência, mais qualidade de vida e mais desenvolvimento.

2. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes da competência da PSP?

R: Todas as formas de prevenção criminal são importantes, no entanto, a mais eficaz, pela razão que tem efeitos mais imediatos, é o tipo de prevenção criminal efectuada pela designada vigilância policial.

3. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes cometidos em Transportes Públicos?

R: A criminalidade que ocorre nos transportes públicos tem um contexto espacial específico, especialmente, ligada a espaços confinados, por isso a prevenção situacional por via da videovigilância é do meu ponto aquela que se me afigura mais eficaz. No entanto, a vigilância por via da presença policial nos transportes públicos não é de menor importância e é complementar da videovigilância.

4. Que prevenção faz actualmente a PSP em Transportes Públicos? Com que resultados?

R: Não conheço o suficiente para me poder pronunciar.

II - Conhecimentos relativos à implementação da videovigilância como ferramenta para a prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Considera a videovigilância uma ferramenta importante para a prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos?

R: Como já afirmei é uma ferramenta essencial.

2. Quais são, no seu entender, as principais limitações à prevenção/combate da criminalidade nos Transportes Públicos, com base na utilização de sistemas de videovigilância, por parte das forças de segurança, em locais públicos de utilização comum? Qual o caminho a seguir?

R: A videovigilância por si só não resolve o problema crime, devendo ser complementada com a presença de agentes de autoridade no terreno. Por isso uma das limitações decorre, muitas vezes, da inexistência de polícias no terreno. O que fazer? A resposta parece evidente! Consiste em reforçar o policiamento de visibilidade nesses

locais públicos de utilização comum. No entanto todos sabemos das limitações em cumprir esse desiderato. Nalguns países europeus utilizam-se outro tipo de actores, designadamente mediadores e empresas privadas de segurança que tentam ter um primeiro papel dissuasor do crime e incivilidades.

III - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Trata-se de uma prática criminosa que provoca mal-estar e desconforto nos cidadãos que são vítimas, contribuindo para a insegurança, sobretudo das pessoas mais vulneráveis, essencialmente idosos.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto dos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Não estou a par da realidade, mas a percepção que tenho é que sim!

3. Na sua opinião, o enquadramento jurídico-legal relativamente ao fenómeno em estudo, considera ser o mais adequado, ou seria pertinente ser alvo de uma reflexão?

R: Considero a moldura penal adequada! A questão não passa por aí, mas pela detecção e acusação dos carteiristas, que nem sempre é fácil.

IV – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância e o Furto por Carteirista

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de metropolitano de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são

interveniente milhares de pessoas, quais as medidas tomadas pela operadora para fazer face à prática de crimes e fazer diminuir o sentimento de (in)segurança dos utentes?

R: Não conheço em concreto a totalidade das medidas adoptadas pela operadora, mas as medidas de limitação de acesso ao Metro, através de pórticos automáticos e as medidas de videovigilância parecem-me idóneas à diminuição do sentimento de insegurança.

2. Como sabe, o artigo 2º, nº 1, da Lei nº 1/2005 estipula que, a utilização da videovigilância visa, exclusivamente: (...) prevenção da prática de crimes em locais em que exista razoável risco da sua ocorrência (...). Tendo em conta que alguma da criminalidade, no que aos Transportes Públicos diz respeito, acontece, não só no interior dos mesmos, como também, nas suas paragens e imediações, considera pertinente a instalação de sistemas de videovigilância nesses locais?

R: Sem dúvida, no entanto tem que se delimitar o que se entende por imediações das paragens, sob pena de qualquer tentativa de instalação de videovigilância ser limitada, logo à partida, pela Autoridade Nacional de Protecção de Dados.

3. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente no caso dos E15 e E28 da Carris, considera que a videovigilância se tornou uma mais valia como ferramenta de apoio à detecção e redução do fenómeno do Furtos por Carteirista?

R: Pelos motivos invocados, não tenho dúvida que sim. Os carteiristas estão de sobreaviso. No entanto as pessoas não devem andar menos descansadas por essa razão, devendo continuar a tomar medidas passivas para evitar furtos.

4. Quais os efeitos da sua implementação no que diz respeito à criminalidade nos Transportes Públicos? Considera que a sua implementação possa ter induzido a uma deslocalização do crime?

R: Em parte sim, é uma das consequências dessas medidas.

5. Segundo alguns autores, novas tecnologias como a videovigilância alteram o panorama da função policial no que concerne à vigilância e protecção de pessoas

e bens e tornam quase dispensável a acção do homem. Concorda com o acima exposto?

R: Pelo exposto acima discordo. A videovigilância complementa o trabalho do Homem, neste caso do Polícia, ou da autoridade presente no transporte público.

ANEXO 18 ENTREVISTA AO EXMO. SR. INTENDENTE PEDRO CLEMENTE

Data: 23 / 03 / 2010

Hora: 16H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 50 Género Masculino Estado civil Casado Profissão Inspector da IGAI

1. Há quanto tempo desempenha funções no IGAI?

R: À cerca de 9 meses.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Bem, eu recorda-me que estive num projecto, no tempo em que era 1º Ministro, o Durão Barroso em que, o Secretário de Estado, o Dr. Pais do Amaral, lançou um grupo pela primeira vez, grupo este criado para estudar uma resposta sobretudo na área ferroviária.

Eu considero que os transportes precisam de ter uma resposta muito especializada na área da acção policial, e que acho pertinente estudar-se para se ter respostas à medida, na área da criminalidade contra os Transportes Públicos. Talvez aqui quando eu refiro criminalidade, nem seja na área da criminalidade propriamente dita, queria aqui pôr mais amplo o universo, porque às vezes nem é mais propriamente o crime, mas sim mais as incivildades, isto é, aquelas pequenas coisas que incomodam o dia a dia do passageiro. Principalmente aqueles passageiros que têm uma percepção

baixa de sentimento de insegurança, e acima de tudo construir uma resposta securitária, à medida da percepção do passageiro. Nomeadamente se quisermos ver isto do ponto de vista do género, por exemplo, quando estivermos a falar de mulheres, com mais de 40 anos, que saem de manhã muito cedo, para movimentos pendulares, como limpezas de escritórios e afins, isto é, vítimas que são mais vulneráveis.

Considero realmente pertinente e útil e é um estudo que tem de estar sempre em permanente actualização para responder às novas ameaças que possam surgir.

I - Conhecimentos no que concerne à prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Qual a importância da prevenção criminal para a PSP e para a sociedade em geral?

R: Acho fundamental. A prevenção criminal depois ainda alicerçada no outro eixo que é a investigação criminal, é fundamental para a PSP. Agora eu não considero a PSP, como Polícia Integral que não tenha este texto de prevenção criminal, prevenção criminal estamos a dizer dos crimes que, mais incomodam o dia a dia da vida social, que às vezes não têm de ser exactamente aqueles crimes que são considerados como os crimes mais gravosos, mas são aqueles que mais corroem o sentimento de segurança.

2. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes da competência da PSP?

R: Eu aqui gostaria de pôr a PSP noutra perspectiva da pergunta. Cada vez mais, nomeadamente agora através dos contratos locais de segurança, ou seja estabelecer-se redes, por exemplo através dos concelhos municipais de segurança, em que a PSP esteja presente e aí sim trabalhar-se mais naquele tipo de prevenção que eu acredito, que é a prevenção situacional, que é a em que nós temos um papel muito importante, isto é, não se constrói, nada se faz, digamos toda a construção do espaço urbano a PSP participa nela, de forma a que se encontrem soluções, nomeadamente soluções em que há uma gestão da luz, uma gestão do espaço e que permitam potenciar soluções de segurança.

3. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes cometidos em Transportes Públicos?

R: Eu aqui não sei se será mais o tipo de prevenção, se mais, o tipo de policiamento. Acho que aqui passa por uma coisa que é essencial para o futuro da polícia que é: trabalhar-se muito bem as informações, aliás como se fez agora relativamente às escolas recentemente, e isso foi público, que é ter um policiamento dirigido pelas informações, e a partir daí nós temos toda uma actuação, sabemos qual é o tipo de crime, as horas a que acontece, os locais e o percurso em que mais acontece, digamos qual o público alvo mais vitimizado e fazer essa intervenção à medida.

4. Que prevenção faz actualmente a PSP em Transportes Públicos? Com que resultados?

R: Bem, essa é uma questão muito particular, que terá que ser respondida mais pela Divisão de Segurança a Transportes Públicos. Penso que assim como temos áreas muito nobres como as armas, a segurança privada, enfim outras áreas, a segurança nos transportes públicos deve merecer cada vez mais um tratamento especializado dentro da Polícia, quer um modelo de policiamento, quer a forma, enfim o estudo do fenómeno de todo o fenómeno de incivilidade para haver uma contra-resposta securitária nessa parte. E enfim nós temos a prevenção rodoviária, e outras, porque não pensarmos também na prevenção nos Transportes Públicos? É um pilar, que neste momento não tem ainda na minha opinião pessoal, a importância que se deveria ter, e que tem que ser ainda acrescida e valorizada a importância da nossa intervenção aí.

II - Conhecimentos relativos à implementação da videovigilância como ferramenta para a prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Considera a videovigilância uma ferramenta importante para a prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos?

R: Considero a videovigilância uma ferramenta essencial, inseparável de toda a acção. Se o policiamento é uma forma de vigilância com um potencial humano directo no terreno, a videovigilância é outra forma de vigilância e onde os dois factores se cruzam. Cada vez mais esta videovigilância deve ser de uma forma sistematizada e integrada.

2. Quais são, no seu entender, as principais limitações à prevenção/combate da criminalidade nos Transportes Públicos, com base na utilização de sistemas de videovigilância, por parte das forças de segurança, em locais públicos de utilização comum? Qual o caminho a seguir?

R: O caminho a seguir penso que é definir em Portugal qual é enfim, cada vez mais todos os Transportes Públicos terem sistemas de videovigilância e esses sistemas estarem centralizados nas forças de segurança conforme são responsáveis por aquele sector do Transporte Público ou não, e integrar isso tudo numa grande central de comando e a partir daí dirigir todo o policiamento. É uma forma possível, mas isto é uma área que ainda tem de ser mais estudada e aprofundada para se fazer uma solução cada vez mais à medida.

III - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Bem, neste momento eu não tenho dados que me permitam pronunciar sobre essa questão, sobre os números actuais do furto de carteiras.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto dos Transportes Públicos de Lisboa?

R: É relevantíssimo, porque tem a ver com a tal percepção das pessoas de sentirem-se inseguras porque sabem que podem ser vítimas deste tipo de crime. Mas tem aqui outra questão que está aqui subjacente, não estando aqui directamente levantada em que os Transportes Públicos em algumas partes de Lisboa são muito utilizados pelos turistas, ora, num Mundo global em que há muita oferta turística e muitas vezes de baixo custo,

Portugal só pode concorrer contra a oferta de baixo custo, tendo um turismo de qualidade e um turismo de qualidade assenta num factor que é um turismo que também tem segurança. É um turismo que tem hotéis de qualidade, com serviços bem prestados, mas também tem segurança. Isso significa que o turista que anda de Transportes Públicos, tem de fazer-se o máximo possível para que não seja vítima de carteirismo e algumas medidas já estão a ser feitas, como mensagens visuais, mas também com uma actuação muito dirigida. Quer quanto ao cidadão comum, quer quanto ao turismo tem que ser muito pensado e dirigida esta actuação e é fazer essa actuação. Agora há aqui outra questão que é a prova provada, a prova material judicialmente admissível, muitas vezes não é fácil fazer a prevenção deste crime e então teremos que ver como é que fazemos, se fazemos uma prevenção ou se investimos muito na investigação e logo na repressão.

3. Na sua opinião, o enquadramento jurídico-legal relativamente ao fenómeno em estudo, considera ser o mais adequado, ou seria pertinente ser alvo de uma reflexão?

R: Eu neste momento não tenho uma reflexão balizada para isso, mas não sei se haverá, neste momento desconheço, mas não se perde nada em fazer-se estudos à medida para se ver se a solução está bem, se estiver ficamos todos felizes, se vimos que é preciso melhorar, vamos a isso. O que é preciso em Portugal e esta pergunta, o que nos traz aqui é que não podemos estar acomodados, temos de fazer avaliações periódicas, não basta ter opiniões, hoje é essencial, há instrumentos de medida que nos permitem avaliar, motorizar os acontecimentos e então vamos motorizar esses acontecimentos para saber o que é que está a acontecer e dar a resposta, porque por exemplo podemos ter muitos crimes ditos de furtos por carteirista nos Transportes Públicos, muitas vezes apresentados por turistas e que poderá não ter havido o acto prévio, isto é, poderá não ter havido o furto, ou seja, poderemos estar perante, muitas vezes, denúncias que não são sustentáveis para não dizer denúncias falsas, só para efeitos depois de obtenção das contrapartidas do seguro que antes estava feito, e então esses estudo pode-nos permitir saber se estamos perante actos concretos ou actos imaginários para outros fins.

IV – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância e o Furto por Carteirista

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela PSP para reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: Bem aqui eu não sei se será a questão do guardião capaz, eu penso que a questão pode ser é a da prova, da questão da obtenção de prova admissível. Nós podemos ver, podemos detectá-los, e depois mesmo que, ainda que haja ali uma detenção, o objecto de prova pode não estar obtido, aqui a questão, a meu ver mais do que da ausência de um guardião capaz, passa mais por a ausência da prova admissível. Realmente é verdade que há a potencial vítima, e podemos dizer que é muitas das vezes a própria vítima responsável por criar a ocasião, a vítima facilita, enfim porque vai distraída e tem valores e depois há o delinquente em conjunto, normalmente, pois temos de ver que normalmente este é um tipo de delinquência que é feito em parceria, mas tudo isto tem que ser visto e pensado. Agora que é um fenómeno evidente, obviamente que é. E é um fenómeno, que deve prestar a nossa atenção, uma vez que isto já não é só como se costuma dizer «prata da casa», já é um fenómeno que já não tem só carteiristas nacionais, estamos num Mundo global, num Mundo de livre circulação temos de pensar nisso, o que diz que podem até nem ter práticas iguais e ser mais difícil de detectar, porque no meio dos turistas podem lá estar outros pseudoturistas que não são mais do que carteiristas.

2. Como sabe, o artigo 2º, nº 1, da Lei nº 1/2005 estipula que, a utilização da videovigilância visa, exclusivamente: (...) **prevenção da prática de crimes em locais em que exista razoável risco da sua ocorrência** (...). Tendo em conta

que alguma da criminalidade, no que aos Transportes Públicos diz respeito, acontece, não só no interior dos mesmos, como também, nas suas paragens e imediações, considera pertinente a instalação de sistemas de videovigilância nesses locais?

R: Bem, hoje não há propriamente uma limitação de espaço, pode ser dentro do Transporte Público, pode ser na zona limite de Transporte Público, ou até na entrada. Agora o problema é perceber-se quando é que as coisas acontecem, saber se é quando o Transporte Público vai vazio ou quando vai cheio, ou quando vai algum tipo de gente?, e acima de tudo perceber o modo de praticar, quem não nos diz que o grupo de carteirista não tem por exemplo uma idosa a trabalhar para eles a dificultar a entrada aos turistas?

3. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente no caso dos E15 e E28 da Carris, considera que a videovigilância se tornou uma mais valia como ferramenta de apoio à detecção e redução do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: A videovigilância só é uma mais valia se tiramos pelas consequências dela, porque a videovigilância inicialmente realmente é bastante dissuasora, mas se a partir daí nada mais se seguir e normalmente estivermos agora a ver que já temos carteiristas que nem são portugueses, são estrangeiros indocumentados e que circulam pela Europa, torna-se inconsequente, ou seja, a videovigilância só por si não resolve, tem de ser sempre conjugada com outros factores e isso obriga a que haja um planeamento, primeiro estratégico e só depois operacional. Os factores que poderão a meu ver coadjuvar a videovigilância neste combate ao fenómeno do Furto «por Carteirista», passarão por um policiamento inopinado, também conjugar com as próprias empresas com os seus fiscais, com uma certa acção, como também utilizar essa videovigilância para se melhor conseguir obter as provas, isto é, aquando da realização de uma acção estar já tudo preparado para a videovigilância ser utilizada como um reforço da prova que se vai obter, são várias das modalidades possíveis. Porque muitas vezes posso não conseguir obter logo imediatamente a carteira, mas posso através da videovigilância ver o movimento entre eles da passagem da carteira, ou ver um deles a lançar a carteira para o chão, por conseguinte a questão da não existência de CCTV nos eléctricos do seu estudo

e demais, isto é da existência de imagens on-line que permitam identificar em directo potenciais actos delinquentes nos Transportes Públicos, são questões que têm obviamente de ser resolvidas, porque ter videovigilância só por ter, não vale a pena.

4. Quais os efeitos da sua implementação no que diz respeito à criminalidade nos Transportes Públicos? Considera que a sua implementação possa ter induzido a uma deslocalização do crime?

R: Sempre que há uma contra-medida relativamente a uma acção criminal, há sempre uma tendência para haver uma deslocalização do crime, se o crime tiver outros sítios onde possa ter oportunidade e que seja também rentável essa oportunidade, há uma deslocalização, processo este denominado muitas vezes por sub-urbanização da delinquência. É evidente que há uma grande dificuldade em atacar em todos os pontos quentes, mas vamos tentar resolver alguns e vamos gerindo, no fundo o que estamos a falar. É basicamente uma gestão de risco onde atacamos as zonas que são mais intensas. É verdade que esta deslocalização também às vezes não é fácil para os actores criminais, porque podem estar noutros cenários, noutros ambientes e as práticas lá não serem tão bem adaptáveis, nem o próprio público alvo e isso tudo, podem até ter dificuldade de êxito, também temos de contar com isso, não é dizer que deslocaliza e têm o mesmo êxito, pode não acontecer isso.

5. Segundo alguns autores, novas tecnologias como a videovigilância alteram o panorama da função policial no que concerne à vigilância e protecção de pessoas e bens e tornam quase dispensável a acção do homem. Concorda com o acima exposto?

R: Não, a meu ver a utilização de videovigilância não dispensa o factor humano, agora há realmente um recombinação do factor humano com outros factores que não se verificava até agora e por outro lado exige que o factor humano tenha que ter muitas vezes competências diferentes, o que estamos a falar é de um novo perfil do elemento policial para daqui a 15 / 20 anos, em que o factor tecnológico é muito importante, está muito associado, em já não é o polícia sozinho, já está muito interligado à máquina e por outro lado, como aconteceu na área industrial, é possível que a área produtora de segurança, uma área de factor humano muito intensa e que possa estar a atingir digamos

o seu clímax e a partir de agora, comece a não haver tantos efectivos acrescidos, isto é, a não aumentar o factor humano e sim aumentarem outros factores associados, nomeadamente na área tecnológica. É claro que há aqui outra questão que, apesar de não estar aqui implicitamente, mas tem a ver, que é o facto de o factor humano poder estar envelhecido e hoje uma das questões que põem em segurança é se o factor humano está envelhecido, isto é, posso ter um grande factor humano, mas se este estiver envelhecido como é que eu depois junto isso com novas modalidades de acção directa, ou seja, vigilância e policiamento com a utilização de novas tecnologias.

ANEXO 19 ENTREVISTA AO EXMO, SR. INTENDENTE PAULO VALENTE
GOMES, DIRECTOR DO INSTITUTO DE CIÊNCIAS POLICIAIS E
SEGURANÇA INTERNA

Data: 13 / 04 / 2010

Hora: 23H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade: 44 Género: Masculino Estado civil: Casado Profissão: Oficial da PSP

1. Há quanto tempo desempenha a função de Director do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna?

R: Há cerca de 20 meses.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Sem dúvida, mormente porque é, em grande medida, um tipo de criminalidade de oportunidade, de astúcia e fungível, que, por isso, degrada seriamente o sentimento de segurança das pessoas e, por conseguinte, a qualidade de vida nas cidades.

I - Conhecimentos no que concerne à prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Qual a importância da prevenção criminal para a PSP e para a sociedade em geral?

R: A prevenção criminal é a actividade mais importante da actividade de uma polícia integral como a PSP, já que, prevenindo o crime se evitam danos pessoais (físicos e morais) e materiais, muitas vezes de difícil reparação.

2. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes da competência da PSP?

R: Considero importante que exista, sobretudo, uma prevenção da criminalidade contra as pessoas, em virtude da importância relativa dos valores que estão em causa.

3. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes cometidos em Transportes Públicos?

R: A prevenção desse tipo de criminalidade pode e deve ser exercida, sobretudo, através de várias técnicas de prevenção situacional, que, através de dispositivos de vigilância natural e artificial (segurança electrónica), reforcem os alvos e aumentem a dificuldade e o risco para o potencial delinquente.

4. Que prevenção faz actualmente a PSP em Transportes Públicos? Com que resultados?

R: A PSP tem participado activamente, e com resultados visíveis, no programa Táxi Seguro. Além disso, o grau de especialização e conhecimento adquirido, designadamente através da sua Divisão CP-Metro, tem ajudado a prevenir e a dissuadir a criminalidade nessas redes ferroviárias urbanas e suburbanas. Acrescem outras iniciativas conjuntas com outros operadores de transportes públicos colectivos, como a Carris, que permitem uma acção concertada e eficaz na prevenção e resposta a certos tipos de criminalidade e incividades.

II - Conhecimentos relativos à implementação da videovigilância como ferramenta para a prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Considera a videovigilância uma ferramenta importante para a prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos?

R: Como já referi, a videovigilância, assim como, em geral, o recurso adequado e proporcional de dispositivos de segurança electrónica, revelam-se um auxiliar muito importante na prevenção e dissuasão da criminalidade e de outros ilícitos e incividades nos transportes públicos, designadamente o furto por carteirista, os danos, as agressões a motorista de transporte público e a burla na utilização de transporte público.

2. Quais são, no seu entender, as principais limitações à prevenção/combate da criminalidade nos Transportes Públicos, com base na utilização de sistemas de videovigilância, por parte das forças de segurança, em locais públicos de utilização comum? Qual o caminho a seguir?

R: As principais limitações decorrem da dificuldade em obter o aval da Comissão Nacional de Protecção de Dados (CNPd) para a utilização de sistemas de videovigilância em espaços públicos de utilização comum. Acresce, por vezes, que a liberdade de apreciação do juiz relativamente ao valor dos meios de prova, ou a pouca qualidade das imagens gravadas acaba por comprometer o trabalho de investigação criminal. A melhoria da situação passa, de forma cumulativa, pelas seguintes medidas e acções: alterações no quadro legal; melhoria das tecnologias de CCTV disponíveis; melhor articulação entre os operadores de transportes públicos e a Polícia; e alteração de mentalidades no que respeita à facilitação, por parte da CNPD, do uso de dispositivos de videovigilância em locais públicos.

III - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: O furto por carteirista, pela natureza fungível da vítima deste tipo de crime, afecta seriamente o sentimento de segurança das pessoas; e, em particular, quando se dirige a turistas estrangeiros, põe em causa a imagem e a reputação do nosso País como um destino turístico seguro.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto dos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Apesar da acção preventiva e dissuasora da Polícia e dos dispositivos de videovigilância, continua a ser um crime de relativa importância nos transportes públicos da área de Lisboa, causando dano social relevante.

3. Na sua opinião, o enquadramento jurídico-legal relativamente ao fenómeno em estudo, considera ser o mais adequado, ou seria pertinente ser alvo de uma reflexão?

R: Julgo que o reforço do enquadramento legal, neste como noutros casos, já não é a solução para mitigar este tipo de criminalidade. A aposta deve passar pelo reforço dos mecanismos de vigilância e de auto-protecção das potenciais vítimas.

IV – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância e o Furto por Carteirista

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela PSP para reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: A acção da PSP deve ser, de forma compósita e equilibrada, direccionada para: a melhoria da informação das potenciais vítimas, de modo a que se protejam melhor e exerçam uma função de vigilância natural/controlo social sobre o potencial criminoso; a criação de condições ambientais que aumentem o grau de dificuldade do potencial agressor, designadamente através da presença policial e de dispositivos de videovigilância.

2. Como sabe, o artigo 2º, nº 1, da Lei nº 1/2005 estipula que, a utilização da videovigilância visa, exclusivamente: (...) **prevenção da prática de crimes em locais em que exista razoável risco da sua ocorrência** (...). Tendo em conta que alguma da criminalidade, no que aos Transportes Públicos diz respeito, acontece, não só no interior dos mesmos, como também, nas suas paragens e imediações, considera pertinente a instalação de sistemas de videovigilância nesses locais?

R: Caso se comprove que, no caso concreto, determinadas paragens ou imediações são hotspots de criminalidade, está fundamentado o risco razoável da sua ocorrência, logo, justifica-se a instalação desses dispositivos de videovigilância.

3. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente no caso dos E15 e E28 da Carris, considera que a videovigilância se tornou uma mais valia como ferramenta de apoio à detecção e redução do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Em tese, suponho que terá tido um efeito preventivo e dissuasor relativamente importante, mas desconheço os dados estatísticos desta criminalidade nessas carreiras dos eléctricos da Carris, em concreto.

4. Quais os efeitos da sua implementação no que diz respeito à criminalidade nos Transportes Públicos? Considera que a sua implementação possa ter induzido a uma deslocalização do crime?

R: Também em tese geral, a utilização de dispositivos de prevenção situacional tem como efeito perverso a deslocalização do crime para outras carreiras ou outros tipos de transportes ou zonas de grande aglomeração de público.

5. Segundo alguns autores, novas tecnologias como a videovigilância alteram o panorama da função policial no que concerne à vigilância e protecção de pessoas e bens e tornam quase dispensável a acção do homem. Concorda com o acima exposto?

R: Discordo por completo. O factor humano continuará sempre a ser decisivo, de modo a garantir o respeito pelos direitos, liberdades e garantias dos cidadãos no uso das tecnologias; e, no limite, será sempre necessária a intervenção humana em caso de falha/desregulação das tecnologias ou em situações de crise ou emergência.

ANEXO 20 ENTREVISTA AO COORDENADOR DO OBSERVATÓRIO DO TURISMO DE LISBOA, EXMO, SR. ANDRÉ BARATA MOURA

Data: 7 / 4 / 2010

Hora: 10H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 37 Género Masculino Estado civil Casado Profissão Economista

1. Há quanto tempo desempenha a função de Coordenador do Observatório?

R: Desde 2003.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Sim. É importante, não só porque afecta o Turismo, mas também por uma questão de segurança pública.

I – A cidade de Lisboa e o Turismo

1. Caracterize o turismo em Portugal e no caso em concreto, na zona histórica de Lisboa?

R: Lisboa é um destino de cidade de classe mundial, competindo com cidades como Madrid, Barcelona, Amesterdão e Viena. Em 2009, a cidade foi visitada por cerca de 1,8 milhões de turistas estrangeiros e ter-se-ão registado cerca de 5,7 milhões de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros da cidade (incluindo hóspedes nacionais). A zona histórica de Lisboa, pelas suas características de atractividade, é uma das mais frequentadas por quem a visita (cerca de 80% dos turistas estrangeiros).

2. Considera a cidade de Lisboa um pólo de atracção turística?

R: Pelas suas características históricas, culturais e humanas, Lisboa é um pólo de atracção da actividade turística, na medida em que responde às necessidades de quem a visita – usufruto de uma experiência única e/ou diferente, fora do contexto normal do dia-a-dia dessa pessoa.

3. Considera as zonas correspondentes aos percursos do E15 e E28, zonas de forte concentração turística? Porquê?

R: Sem dúvida. O E15 pelo seu percurso, que une dois dos principais focos de atracção da cidade enquanto destino turístico (Baixa e Belém). O E28, porque é ele próprio um factor de atracção turística. Andar de eléctrico é, em si, uma experiência diferente, e o percurso desta linha é ele próprio uma rota panorâmica da cidade.

4. Dada a sua experiência, quais os crimes mais denunciados pelos turistas à Polícia?

R: Pelo que me é dado notar, os crimes mais frequentes são os de furto – de carteiras, máquinas fotográficas, etc. Chamo também a atenção para o facto muito frequente de abordagens a turistas com a intenção de venda de substâncias ilícitas.

II - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: É um fenómeno muito frequente em zonas de grande concentração de pessoas, sobretudo em transportes públicos e junto de atracções turísticas. Tratando-se de um fenómeno que se baseia na oportunidade também se torna mais efectivo quando “a vítima” está menos alertada para esse perigo ou em situação de maior desatenção.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto da cidade de Lisboa e no Turismo?

R: Este fenómeno ocorre em todos os locais de atracção turística – não só em Lisboa, nem em Portugal. O turista é uma vítima “apetecível”, na medida em que: está fora do seu ambiente e, portanto, é menos conhecedor do ambiente que o rodeia; está, normalmente em ambiente de descontração e, por isso, menos alerta; Pode também em

muitos casos ser portador de objectos mais atreitos ao roubo – máquinas fotográficas, de filmar, etc. – e fazer-se acompanhar de quantias de dinheiro superiores às habituais.

III – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância e o Furto por Carteirista

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela PSP para reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: Em primeiro lugar, as medidas preventivas dever-se-ão dirigir à potencial vítima: a presença constante de alertas (cartazes, mensagens faladas, etc, **em várias línguas**) deverá dar consciência às potenciais vítimas de que o perigo de roubo de facto existe em determinados locais.

Em segundo lugar, deverão existir medidas que inibam o agressor: uma maior presença física de agentes de autoridade ou a instalação de câmaras de vigilância nos locais de risco podem ser uma solução, mas, como em tudo, há que estudar a relação custo-benefício da sua implementação.

Defendo que, de facto, as medidas mais efectivas terão a ver com o esclarecimento das potenciais vítimas, com a informação de quais são os locais de maior risco e que tipo de comportamentos deverão adoptar para evitar que tais actos ocorram. De qualquer modo, devemos também notar que, hoje em dia, quem viaja já sabe que há determinados cuidados a ter.

2. Como sabe, o artigo 2º, nº 1, da Lei nº 1/2005 estipula que, a utilização da videovigilância visa, exclusivamente: (...) **prevenção da prática de crimes em locais em que exista razoável risco da sua ocorrência** (...). Tendo em conta

que alguma da criminalidade, no que aos Transportes Públicos diz respeito, acontece, não só no interior dos mesmos, como também, nas suas paragens e imediações, considera pertinente a instalação de sistemas de videovigilância nesses locais?

R: Como já disse atrás, se servir para inibir os infractores e for economicamente viável é uma medida que pode ser positiva. Se, em caso de acto consumado, servir para encontrar o agressor e recuperar os bens roubados, mais positiva poderá a medida ser.

3. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente no caso dos E15 e E28 da Carris, considera que a videovigilância se tornou uma mais valia como ferramenta de apoio à detecção e redução do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Sim. É uma mais valia.

ANEXO 21 ENTREVISTA AO EXMO. SR. PROCURADOR ADJUNTO DO DIAP
DE LISBOA, EXMO, SR. CARLOS FIGUEIRA

Data: 07 / 04 / 2010

Hora: 17H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 45 Género Masculino Estado civil Casado Profissão Magistrado do
Ministério Público

1. Há quanto tempo desempenha a função de Procurador Adjunto do DIAP de Lisboa?

R: Há 10 anos.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Considero importante e pertinente, e tenho a dizer que já está estudada. Falta é partir para a acção prática, sobre aquilo que já existe. Quando digo que está estudada, é porque como sabemos, a criminalidade é conhecida pela demais população, quase toda a gente conhece os Carteiristas de Lisboa, sabem que eles existem e que se fazem deslocar nos transportes, sobretudo nos do seu estudo de caso, casos dos Eléctricos 15 e Eléctricos 28 da Carris, que são do meu ponto de vista, os mais fustigados por este fenómeno.

I - Conhecimentos no que concerne à prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Qual a importância da prevenção criminal para a sociedade em geral?

R: A prevenção é importante, mas só por si, como já vimos, não resolve nada, simplesmente afasta os Carteiristas, porque eles o são por profissão.

2. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes da competência da PSP?

R: Acabo por ter de dar razão à questão da Polícia de Proximidade e a questão da exibição da farda na rua, isto é, da utilização de elementos fardados no terreno, embora o crime tenha aumentado, o que aumentou do meu ponto de vista, foi sobretudo o sentimento de insegurança, embora na prática acabe por ser uma situação meramente subjectiva, a verdade é que a segurança parte daquele conceito subjectivo, mas que é falso, porque apenas o que se sucede, é uma alteração dos locais, se a polícia estiver num local, eles, e estando a falar do caso em concreto dos Carteiristas, vão para outro local.

3. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes cometidos em Transportes Públicos?

R: A meu ver, penso que o ideal seria a colocação de câmaras no terreno, por forma a existir uma localização prévia dos criminosos, ou potenciais criminosos, uma vez que isto a meu ver, permitiria uma grande economia de meios. Nós sabemos perfeitamente, que pelo menos aqui em Lisboa, todas as Esquadras de Investigação Criminal têm carros na rua, a todo o momento. Há cinco equipas de prevenção, portanto, partimos do princípio que há cinco carros a circular na rua, daí que se conseguirmos que hajam elementos focalizados aos sítios em que haja maior prevalência de criminalidade, há uma poupança, e um ganho em rentabilidade e eficácia e sobretudo evita-se perder tempo, pois os alvos estão mais ou menos definidos. Talvez deva investir-se aqui também, na questão da localização celular, pois seria possível, se calhar, e nos casos em que estivesse contextualizado o bando, construir-se um processo com base em escutas telefónicas, dado que a meu ver seria pioneiro em Portugal e poderia, do meu ponto de vista, surpreender os Carteiristas. Neste prisma, eu julgo que provada a existência de um bando as escutas até iam permitir ver as combinações entre eles, e eu acho que no dia em que alguém propuser as escutas para um bando, eles não vão estar á espera de estar em escuta e se isto permitir seguir as localizações celulares, depois de alguma forma,

poderemos construir de uma melhor forma o bando e depois, já teríamos então molduras penais de 2 a 8 anos.

II - Conhecimentos relativos à implementação da videovigilância como ferramenta para a prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Considera a videovigilância uma ferramenta importante para a prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos?

R: Para a prevenção, não tenho acompanhado, sei que pode levar a que alguns destes criminosos, utilizem outras técnicas para tentar passar despercebidos, como o uso de barretes na cabeça, bonés, óculos, utilizam-se muito os adereços, mas a utilização de videovigilância no âmbito da investigação, isso não tenho dúvidas nenhuma, tendo permitido a identificação de muitos suspeitos, uma vez que as imagens são de boa qualidade, permitindo um fácil reconhecimento dos suspeitos.

2. Quais são, no seu entender, as principais limitações à prevenção/combate da criminalidade nos Transportes Públicos, com base na utilização de sistemas de videovigilância, por parte das forças de segurança, em locais públicos de utilização comum? Qual o caminho a seguir?

R: Há algumas limitações no que diz respeito ao uso de videovigilância em locais públicos. É obvio que, tratando-se de um local, onde não há só furtos mas também roubos, e este roubo, por ser neste local um roubo qualificado, com penas que vão dos 3 a 15 anos, é de todo o interesse que haja implementação de videovigilância. A meu ver, acho que nem há muito a discutir sobre isso, ficando ao critério da comissão aprovar ou não, mas julgo que não vai levantar dúvidas quanto à implementação da mesma, aliás, já há algumas implementadas, a questão das paragens será uma questão mais difícil, pois poderá ser posta a questão da reserva da vida privada, se bem que, em princípio, alguém que está na paragem, está na mesma com o intuito de entrar num meio de TP. Porém estas limitações poderão não estar de acordo com o artigo 79º do Código Civil, sendo a meu ver, esta, uma matéria difícil.

III - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: É um fenómeno que vale a pena investir por parte dos criminosos, porque o sistema tem sido permissivo, nomeadamente devido aos alvos escolhidos, uma vez que eles actuam preferencialmente sobre os turistas, bem como devido a alguma incapacidade prática de reacção, devendo haver uma preocupação muitas vezes de quando há um reconhecimento fotográfico, de pedirem-se logo os mandados e fazer-se logo o reconhecimento pessoal, por exemplo, o subcomissário da Esquadra do Metro passar logo os mandados, mas conseguindo indiciar o bando, porque o furto qualificado só tem pena até 5 anos, portanto temos aqui uma dificuldade para passar os mandados, pois ele só pode passa-los se for admissível a prisão preventiva, e depois com os mandados fazia-se o reconhecimento pessoal, ouvia-se os ofendidos e tentava-se que o Juiz de Instrução Criminal, fizesse logo as declarações para memória futura no TIC e depois o julgamento decorria, mas já com a prova adquirida. Este a meu ver deveria ser o procedimento a realizar por parte de um Oficial da Esquadra de Turismo ou que tome conhecimento deste tipo de factos.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto dos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Tem bastante, sobretudo o Furto por Carteirista. Apesar de não lhe saber precisar, mas julgo que são centenas ou milhares de queixas, bastando já a meu ver os roubos.

3. Na sua opinião, o enquadramento jurídico-legal relativamente ao fenómeno em estudo, considera ser o mais adequado, ou seria pertinente ser alvo de uma reflexão?

R: Agora com o novo acórdão, fixação de jurisprudência e com o artigo que refere a menção da questão do bando, penso que já há um equilíbrio nas molduras penais. O Furto qualificado é de um até cinco anos, se conseguirmos ir até ao modo de vida ou ao bando, já poderá ir até aos oito anos, agora isto exige é um trabalho prévio da Polícia, e do Ministério Público, na medida em que deve juntar inquéritos. Cabe ao Ministério Público, fazer um trabalho base, juntando os inquéritos que houver, juntando

informação de outros inquéritos, acusações, demonstrar que a prisão preventiva é a última e necessária medida porque já foram esgotadas, quer as apresentações, entre outras, chegando-se a um patamar em que se revela claramente tem de ser a prisão preventiva a medida aplicada. Porém, a grande verdade é que isto só se verifica em raros casos. Penso que por outro lado, já têm acontecido algumas condenações ali em sumário, já em penas efectivas de prisão, de um ano, dois, o que de alguma forma é dissuasor, mas para isso é preciso trabalhar o flagrante, e para fazê-lo é preciso a equipa ir lá não numa perspectiva de prevenção, mas numa perspectiva de flagrante.

IV – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância e o Furto por Carteirista

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela PSP para reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: Eu penso que é possível, desde que o Ministério Público tenha vontade para isso, para construir processos com calma, sendo feitas acusações bem estruturadas, por exemplo de dez, doze, quinze furtos, onde se contextualize a prática do mesmo, neste caso sobre a forma de bando, para de facto se consiga condenar estes indivíduos com penas de prisão efectivas. A meu ver, tem que haver sempre um equilíbrio entre uma situação de exibição de força, isto é, de concentração de meios em locais de prevalência criminal, complementado depois com um trabalho científico, tendo o Ministério Público de apoiar este trabalho, por exemplo, juntando inquéritos, para construir-mos grupos, e só assim, é que depois podem pelo menos durante alguns tempos irem presos (os Carteiristas). O que se nota é que a PSP tem apostado nos trabalhos de grupos, e tem

neutralizado alguns grupos, com calma, é um trabalho de paciência, todos os dias se vai construindo o processo, pode ser que alguém um dia possa pedir uma intercepções telefónicas, tendo em primeiro lugar se constituir o grupo. Pode é depois, o juiz argumentar que este tipo de crime pode ser investigado com outros meios, não sendo necessárias as escutas, mas também podemos argumentar ao juiz, que atendendo ao nível de organização na preparação dos furtos, só através de escutas, através das intercepções telefónicas, é possível chegar a esse nível de intervenção para contextualizar o bando.

2. Como sabe, o artigo 2º, nº 1, da Lei nº 1/2005 estipula que, a utilização da videovigilância visa, exclusivamente: (...) **prevenção da prática de crimes em locais em que exista razoável risco da sua ocorrência** (...). Tendo em conta que alguma da criminalidade, no que aos Transportes Públicos diz respeito, acontece, não só no interior dos mesmos, como também, nas suas paragens e imediações, considera pertinente a instalação de sistemas de videovigilância nesses locais?

R: Eu considero pertinente, tenho dúvidas é que todas as estações sejam um local de risco aceitável e que a CNPD aceite para todas as paragens, sendo certo que é uma questão que também é social, isto é, se a PSP, quando fizer o pedido, mostrar a importância do mesmo, com base no interesse nacional e público, não vejo porque não ser aceite.

3. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente no caso dos E15 e E28 da Carris, considera que a videovigilância se tornou uma mais valia como ferramenta de apoio à detecção e redução do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Eu penso que sim, apesar de não ter um conhecimento directo sobre isso.

4. Segundo alguns autores, novas tecnologias como a videovigilância alteram o panorama da função policial no que concerne à vigilância e protecção de pessoas e bens e tornam quase dispensável a acção do homem. Concorda com o acima exposto?

R: Não, pois a meu ver a videovigilância pode ser uma arma importante no direccionamento dos meios e na eficácia da detecção, nomeadamente servirem na detecção do flagrante, mas sempre auxiliados aos elementos policiais. Por exemplo se eles passarem a andar de barrete, ou boné, como forma de despiste, como é que a videovigilância só por si os detecta?, a videovigilância só por si, praticamente não é relevante, tem de ser aliada a uma componente operacional de elementos, neste caso policiais, que com base nesta criem os mecanismos para após uma detecção, tomarem medidas num sentido da prevenção ou mesmo repressão da ameaça, o que só por si a videovigilância não consegue.

ANEXO 22 ENTREVISTA AO EXMO, SR. PROCURADOR ADJUNTO DA 13ª
SECÇÃO DO DIAP DE LISBOA, EXMO. DR. CARLOS FIGUEIREDO

Data: 30 / 03 / 2010

Hora: 16H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade: 36 Género: Masculino Estado civil: Casado Profissão: Magistrado do MP

1. Há quanto tempo desempenha a função de Procurador Adjunto do DIAP de Lisboa?

R: Cerca de 5 anos.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Sim.

I - Conhecimentos no que concerne à prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Qual a importância da prevenção criminal para a sociedade em geral?

R: Elevada.

2. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes da competência da PSP?

R: Maior policiamento.

3. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes cometidos em Transportes Públicos?

R: Maior policiamento e alerta da população para proteger os seus bens.

II - Conhecimentos relativos à implementação da videovigilância como ferramenta para a prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Considera a videovigilância uma ferramenta importante para a prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos?

R: Muito importante.

2. Quais são, no seu entender, as principais limitações à prevenção/combate da criminalidade nos Transportes Públicos, com base na utilização de sistemas de videovigilância, por parte das forças de segurança, em locais públicos de utilização comum? Qual o caminho a seguir?

R: Dificuldade de identificar os indivíduos captados nas imagens.

III - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Os agentes são muitas vezes os mesmos em processos distintos. Há uma «especialização criminal» nesta área.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto dos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Sim.

3. Na sua opinião, o enquadramento jurídico-legal relativamente ao fenómeno em estudo, considera ser o mais adequado, ou seria pertinente ser alvo de uma reflexão?

R: Adequado.

IV – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância e o Furto por Carteirista

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela PSP para reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: Maior policiamento e alerta da população para proteger os seus bens.

2. Como sabe, o artigo 2º, nº 1, da Lei nº 1/2005 estipula que, a utilização da videovigilância visa, exclusivamente: (...) **prevenção da prática de crimes em locais em que exista razoável risco da sua ocorrência** (...). Tendo em conta que alguma da criminalidade, no que aos Transportes Públicos diz respeito, acontece, não só no interior dos mesmos, como também, nas suas paragens e imediações, considera pertinente a instalação de sistemas de videovigilância nesses locais?

R: Sim.

3. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente no caso dos E15 e E28 da Carris, considera que a videovigilância se tornou uma mais valia como ferramenta de apoio à detecção e redução do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Sim.

4. Segundo alguns autores, novas tecnologias como a videovigilância alteram o panorama da função policial no que concerne à vigilância e protecção de pessoas e bens e tornam quase dispensável a acção do homem. Concorda com o acima exposto?

R: Não. É sempre necessária a acção humana. Funcionam, isso sim, como complemento desta.

ANEXO 23 ENTREVISTA À EXMA. SRA. PROCURADORA ADJUNTO DA 13ª
SECÇÃO DO DIAP DE LISBOA, EXMA. DRA. DULCE CADAVEZ

Data: 30 / 03 / 2010

Hora: 16H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade: 31 Género: Feminino Estado civil: Casada Profissão: Magistrada do
Ministério Público

1. Há quanto tempo desempenha a função de Procurador Adjunto do DIAP de Lisboa?

R: Há 1 ano.

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: Muito importante.

I - Conhecimentos no que concerne à prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Qual a importância da prevenção criminal para a sociedade em geral?

R: Fonte de segurança e a paz pública.

2. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes da competência da PSP?

R: Actividade de vigilância

3. Que tipo de prevenção criminal considera ser mais importante / eficaz para crimes cometidos em Transportes Públicos?

R: O sistema de vídeo-vigilância.

II - Conhecimentos relativos à implementação da videovigilância como ferramenta para a prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos

1. Considera a videovigilância uma ferramenta importante para a prevenção da criminalidade nos Transportes Públicos?

R: Sim.

2. Quais são, no seu entender, as principais limitações à prevenção/combate da criminalidade nos Transportes Públicos, com base na utilização de sistemas de videovigilância, por parte das forças de segurança, em locais públicos de utilização comum? Qual o caminho a seguir?

R: Por vezes, a fraca qualidade das imagens impede a identificação dos suspeitos da prática dos factos.

III - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Fenómeno cada vez mais recorrente, gerador de insegurança.

2. Considera que tem alguma relevância, no caso concreto dos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Sim, considero.

3. Na sua opinião, o enquadramento jurídico-legal relativamente ao fenómeno em estudo, considera ser o mais adequado, ou seria pertinente ser alvo de uma reflexão?

R: Alvo de reflexão.

IV – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância e o Furto por Carteirista

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela PSP para reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: A existência de Agentes da P.S.P. no interior dos transportes públicos será um factor dissuasor.

2. Como sabe, o artigo 2º, nº 1, da Lei nº 1/2005 estipula que, a utilização da videovigilância visa, exclusivamente: (...) **prevenção da prática de crimes em locais em que exista razoável risco da sua ocorrência** (...). Tendo em conta que alguma da criminalidade, no que aos Transportes Públicos diz respeito, acontece, não só no interior dos mesmos, como também, nas suas paragens e imediações, considera pertinente a instalação de sistemas de videovigilância nesses locais?

R: Sim, desde que o objecto de visualização se restrinja ao espaço da paragem.

3. Relativamente à implementação da videovigilância nos Transportes Públicos e concretamente no caso dos E15 e E28 da Carris, considera que a videovigilância se tornou uma mais valia como ferramenta de apoio à detecção e redução do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Sim.

4. Segundo alguns autores, novas tecnologias como a videovigilância alteram o panorama da função policial no que concerne à vigilância e protecção de pessoas e bens e tornam quase dispensável a acção do homem. Concorda com o acima exposto?

R: Não concordo. Os meios são complementares e só esta complementaridade pode garantir uma prevenção eficaz da criminalidade.

ANEXO 24 ENTREVISTA AO EXMO. SR. COMISSÁRIO PEDRO GRILO,
COMANDANTE DO NÚCLEO DE OPERAÇÕES DO COMETLIS

Data: 09 / 04 / 2010

Hora: 17H00

DADOS PESSOAIS/HISTORIAL

Idade 31 Género Masculino Estado civil Casado Profissão Comissário PSP

1. Há quanto tempo desempenha a função de Comandante do Núcleo de Operações do COMETLIS?

R: Desempenho funções como Chefe de Núcleo de Operações do Comando Metropolitano há aproximadamente 1 ano e meio;

2. Considera importante / pertinente estudar-se a Criminalidade nos Transportes Públicos (Geral)?

R: A saturação do espaço nos centros urbanos conduz à criação de formas eficientes de transporte para os habitantes e para a sua população flutuante. De facto, o aumento demográfico dos grandes centros urbanos, concretamente sitos na Área Metropolitana de Lisboa impele ao desenvolvimento contínuo da rede de transportes públicos, sobretudo devido ao incremento da rigidez de fluxos rodoviários e às dificuldades intrínsecas ao estacionamento dos veículos automóveis particulares nos centros urbanos, onde se encontram situadas diversas empresas, serviços públicos e privados empregadores de milhares de pessoas. A estas dificuldades que envolvem a utilização de veículos automóveis particulares, acresce um aumento gradual e muito significativo dos custos com os combustíveis, os quais pesam substancialmente no orçamento familiar.

Desta forma, apesar do transporte individual por natureza, ser mais flexível, confortável, eventualmente mais rápido fora das horas de ponta e transparecer uma imagem de poder económico e sucesso, milhares de pessoas vêm-se na contingência de recorrer aos transportes públicos para acederem aos seus postos de trabalho.

Neste sentido, constata-se facilmente a relevância do estudo da criminalidade nos transportes públicos, sobretudo se atentarmos o seguinte:

- As redes de transporte público são uma responsabilidade essencial do Estado;
- O garante da segurança das áreas ferroviárias é uma competência de polícia administrativa especial acometida à PSP;
- Os transportes públicos são utilizados por centenas de milhares de pessoas, diversas vezes, não por opção mas sim porque contingência;
- Quaisquer acontecimentos negativos influem significativamente no sentimento de segurança, ocorrendo uma perda de confiança nas Instituições Públicas;
- E há uma clara predisposição conjectural para afastar a circulação dos veículos dos grandes centros urbanos, devido a questões de saturação do espaço e também associada a motivações ambientais, importando por conseguinte, fomentar a utilização dos transportes públicos e cimentar a confiança dos seus utentes;

I – Conhecimentos relativos à criminalidade praticada na rede de Transportes Públicos no COMETLIS – atitudes, opiniões e sugestões

1. O que pensa da realidade criminal nos Transportes Públicos de Lisboa?

R: Relativamente à realidade criminal nos transportes públicos de Lisboa, o primeiro aspecto que logo se realça é a existência de uma Divisão no Cometlis cujo âmbito de competência é esse: A Divisão de Segurança a Transportes Públicos. A constituição de uma Divisão com este fim é sintomática da relevância conferida pela PSP a esta conjuntura.

No mesmo sentido será proeminente mencionar a própria legislação penal, quando qualifica um crime, no caso concreto o furto, quando este ocorra a passageiros utentes de transporte colectivo, mesmo que a subtracção tenha lugar na estação, gare ou cais, verificando-se assim uma atenção da própria legislação a esta problemática.

Estas duas circunstâncias providenciam logo duas leituras simplistas: Ocorrem crimes bastantes nos transportes públicos que impelem à constituição de uma Divisão Policial com o objectivo de dirimir o problema; e O Estado aposta efectivamente em providenciar segurança nos transportes dos seus cidadãos, penalizando fortemente os perpetradores de crimes nos locais aludidos.

2. Dada a sua experiência, quais os crimes mais denunciados no COMETLIS?

R: No que concerne os transportes públicos, os crimes mais denunciados no Cometlis são aqueles contra a propriedade, designadamente, o furto por carteirista;

3. Sendo a cidade de Lisboa, um pólo de atracção turística, considera que possa ter alguma relevância na prevalência da criminalidade? Porquê?

R: Especialmente na tipologia criminal que mencionei (carteiristas), o facto de Lisboa ser um pólo de atracção turística alicia a sua existência, sendo que os autores deste tipo de crime exercem-no particularmente sob turistas

4. Como se processa o registo da criminalidade no COMETLIS e no caso em concreto, no que respeita à criminalidade afecta aos transportes públicos?

R: O registo da criminalidade no Comando é processado directamente através do expediente criminal produzido sob Número Único de Identificação de Processo Crime, vulgo NUIPC, cujo algumas variáveis (por exemplo, data, hora, local concreto, freguesia, concelho, número e tipologia morfológica dos suspeitos, características da vítima, tipo de crime, etc), muito basicamente, são fragmentadas e integradas numa Base de Dados existente em todas as Subunidades Policiais. Mensalmente estes dados são compilados pelo Núcleo de Operações, produzindo-se posteriormente a estatística criminal de todo o Comando.

Paralelamente, o Sistema Estratégico de Informação, onde é produzido praticamente todo o expediente do Comando também possibilita a extracção de estatística criminal, no entanto, devido a algumas vicissitudes na colocação de dados (notação estatística, local exacto da ocorrência, etc), o resultado final não poderá ser tão específico como o do Comando (por exemplo ao nível da artéria) e terá resultados diferentes (por exemplo, a DSTP não utiliza todo o SEI, por impossibilidades técnicas de ligação do sistema – as instalações não são da PSP)

Relativamente à criminalidade nos transportes públicos, considerando a relevância que tem para nós a sua abordagem e porquanto facilitar a intervenção policial, optou-se por especificar concretamente o meio de transporte público onde ocorre o crime, destacando-se os eléctricos 15 e 28.

5. No seu entender, considera que as estatísticas funcionam como uma importante base de apoio para a análise do quadro de evolução da criminalidade?

R: Não obstante a existência de cifras negras, a estatística é fundamental para a adequação, programação e direccionamento do esforço policial em geral e de alguns policiamentos em particular, subordinando o exercício policial a critérios científicos que permitam ampliar a eficácia e eficiência da acção policial.

6. Segundo consta, houve, em 2002 uma alteração na forma de recolher a estatística criminal no COMETLIS. Em traços gerais, o que é que mudou?

R: A principal alteração efectuada foi a produção e difusão pelas Subunidades da Base de Dados já aludida, especificando-se quais as variáveis consideradas essenciais para facilitar a análise científica pretendida.

7. Considera que a estatística criminal colhida pela PSP, e no caso em concreto a referente ao Furto por Carteirista, traduz fielmente a criminalidade real existente no COMETLIS?

R: A estatística criminal produzida pelo Comando traduz fielmente a criminalidade real denunciada.

8. Qual a relevância das cifras negras no que respeita ao fenómeno do Furto por Carteirista?

R: Conforme mencionei, haverá sempre cifras negras, considerando que alguns cidadãos preferem não comunicar a notícia do crime, no entanto, no que concerne especificamente o Furto por carteirista, estas cifras tendencialmente serão diminutas, sobretudo porque agregado a bens de natureza patrimonial, nas carteiras furtadas estão documentos de identificação e afins, prevalecendo a necessidade de recorrer aos serviços da Polícia para requerer novas vias e invalidar utilizações fraudulentas.

II - Percepção do fenómeno criminal – Furto por Carteirista

1. O que lhe apraz dizer acerca do fenómeno do Furto por Carteirista?

R: O Furto por Carteirista penso ser um fenómeno em decréscimo, tendo sido registado em 2009 no Cometlis um decréscimo na ordem dos 17% face a período homólogo.

Não obstante, devido à natureza deste crime, efectuado habilmente sem recurso a violência, a sua moldura penal é muito diminuta, traduzindo-se a sua concretização num risco diminuto para o criminoso, o que poderá significar ser considerado compensatório. Por outro lado, houve uma elevada evolução no seu *modus operandi*, sendo praticada de forma grupal com vigilância prévia, fora dos locais sob videovigilância e considerados para a qualificação penal do artigo 204.º, n.º 1 alínea b) do Código Penal.

2. Considera que tem alguma relevância no panorama dos Transportes Públicos de Lisboa, e no caso concreto dos E15 e E28 da Carris?

R: O Furto por Carteirista nos transportes públicos em geral e nos E15 e E28 em particular é de facto o crime mais cometido, no entanto, raramente ocorre no interior do transporte, mas antes da entrada no mesmo. Por outro lado, salienta-se que estes são transportes utilizados sobretudo por turistas, desconhecedores do problema e normalmente transportadores de quantidades de dinheiro consideráveis.

3. Quais considera serem as vítimas mais susceptíveis da astúcia dos Carteiristas? Porquê?

R: São de facto Turistas. Normalmente porque desconhecem o problema, transportam mais numerário e estão mais relaxados.

4. Caracterize os Carteiristas?

R: São indivíduos argutos e extremamente hábeis, praticam este crime como modo de vida e trabalham normalmente em grupo.

5. O que considera ser necessário para prevenir a prevalência deste fenómeno nos Transportes Públicos em Geral, e em particular no caso dos E15 e E28?

R: Visibilidade policial a qual poderia ser desenvolvida pela extensão da acção da DSTP aos Eléctricos e Carris obviamente após reforço do efectivo desta Divisão;
Videovigilância eficiente, eficaz e publicitada que permita inclusive visualizar as paragens;
Políticas de comunicação mais abrangentes e especialmente dirigidas aos utentes (incluindo turistas) para estarem atentos ao problema.

6. Quais as maiores dificuldades no que toca à redução do fenómeno do Furto por Carteirista, quer nos Transportes Públicos, bem como na cidade de Lisboa?

R: As maiores dificuldades são:

Ao nível legal, considerando a quase impossibilidade de comprovar o modo de vida embora cheguem a ocorrer detenções consecutivas de um mesmo suspeito;

As dificuldades em estender a acção da DSTP aos eléctricos e Autocarros, bem como a à massificação de policiamento devido às carências de efectivo;

A autorização legal e implementação da videovigilância na via pública, a qual esbarra consecutivamente nas alegações da Comissão Nacional de Protecção de Dados sobre a violação do Direito à Imagem e à Privacidade;

E a ineficácia das Políticas de Comunicação dirigidas a todos os utentes que os alertem sobre o problema, designadamente sob os turistas.

III – Prevenção Situacional – Implementação de videovigilância

Segundo (Clarke, 2005), a prevenção situacional é direccionada para os factores situacionais que fomentam a prática de crimes.

1. Com base na ideia de que, para que um crime ocorra, é imprescindível que exista um conjunto de variáveis, modernamente composto por três entidades: 1) a potencial vítima interessante e acessível, 2) o potencial agressor equipado com os recursos apropriados, e 3) a ausência de um guardião capaz, e sendo a rede de transportes de Lisboa um centro de mobilidade diária, no qual são interveniente milhares de pessoas, quais as medidas que devem ser tomadas pela PSP para

reduzir a prevalência do fenómeno, quer nos Transportes Públicos da AML, assim como na demais cidade de Lisboa?

R: Antes de mais parece-me que deverá evitar-se situações de isolamento em locais de paragem e de recolha de passageiros de transportes públicos;

- Deverá proceder-se à limpeza do espaço continuamente que permita dirimir qualquer sensação de abandono do espaço, *“O facto de meras incivilidades como graffitis, não serem rapidamente removidos dos transportes públicos e a sua elaboração não ser fortemente combatida produz nos passageiros a impressão de que aquele local específico não tem qualquer controlo, não tem ninguém encarregado da sua manutenção e cuidado. Este facto é reconhecido pelas pessoas que lá vivem como resultado de um aumento da insegurança. Os potenciais criminosos também reconhecem este facto. Num local onde ninguém combate as desordens menores, passa a ser visto como um local onde desordens mais graves ou crimes também não serão combatidas.”*⁷⁴

- Garantir condições de iluminação nas paragens;

- Anunciar ostensivamente a existência de meios que permitam solicitar auxílio imediato em caso de necessidade;

- Garantir informação a todos os utentes sobre os cuidados que deverão ser observados;

- Utilização de videovigilância nos transportes com anúncio ostensivo da sua existência;

- Estender a acção da DSTP a toda a esfera de Transportes Públicos na área do Comando Metropolitano de Lisboa, reforçando o seu efectivo em função desta medida, fomentando a denominada patrulha aleatória reactiva (não rotineira e em toda a área de acção).

2. No que concerne à Segurança na Rede de Transportes Públicos da AML e no caso concreto dos E15 e E28 da Carris, no seu entender o que é que considera ser importante fazer para prevenir este tipo de Criminalidade (Furto por Carteirista)?

⁷⁴ WILSON, James Q; KELLING, George - *Broken Windows*, in: Atlantic Monthly, March 1982, cit. por Kenneth Donohue, *The Strategy of zero tolerance & its impact on cities and public transport*, Berlín: UITP, 1997.

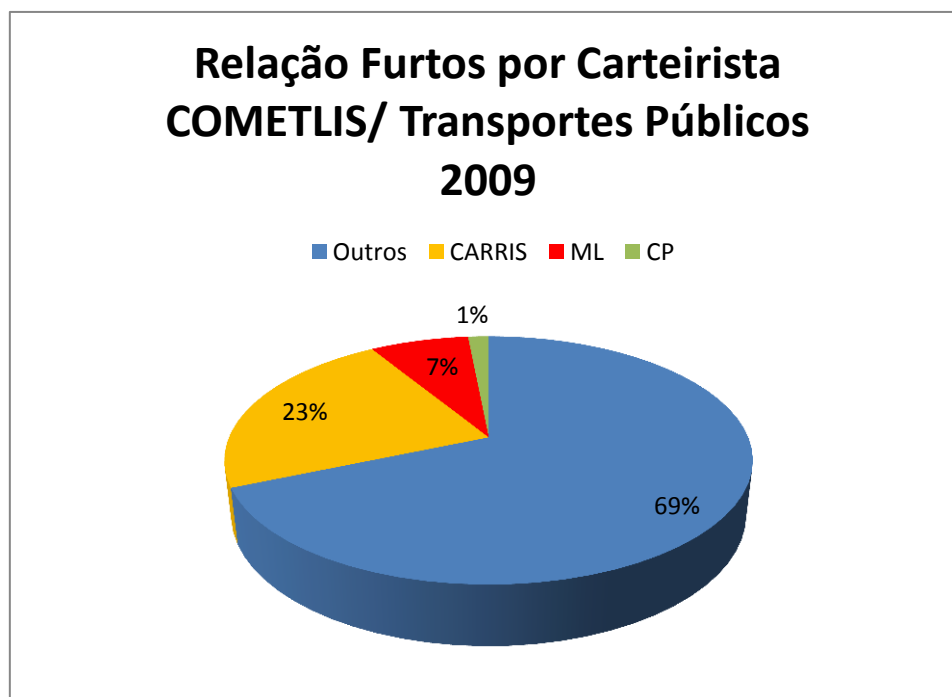
R: Conforme anteriormente mencionado, considero particularmente relevante, incrementar a visibilidade policial, eventualmente através da extensão da acção da DSTP aos Eléctricos e Carris, obviamente após reforço do efectivo desta Divisão;

- Aplicar Videovigilância eficiente, eficaz e publicitada nas vias públicas e no interior dos transportes;

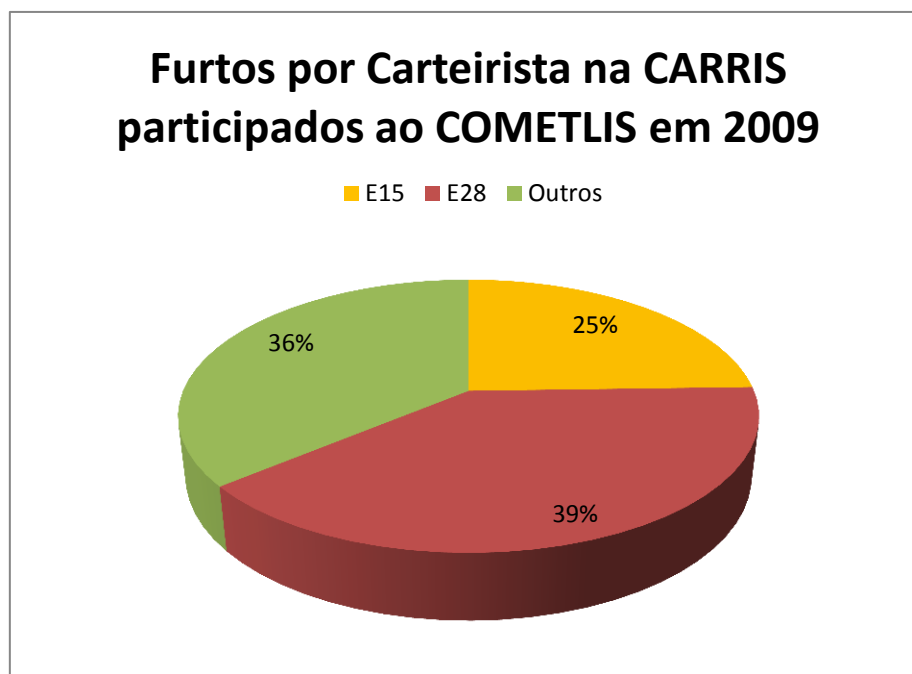
- Realizar acções de comunicação mais abrangentes e especialmente dirigidas aos utentes (especialmente turistas) para estarem atentos ao problema, eventualmente através de parcerias com Hotéis, Embaixadas, etc.;

- Incrementar a divulgação de uma imagem de sucesso pela PSP no que respeita à segurança nos transportes públicos.

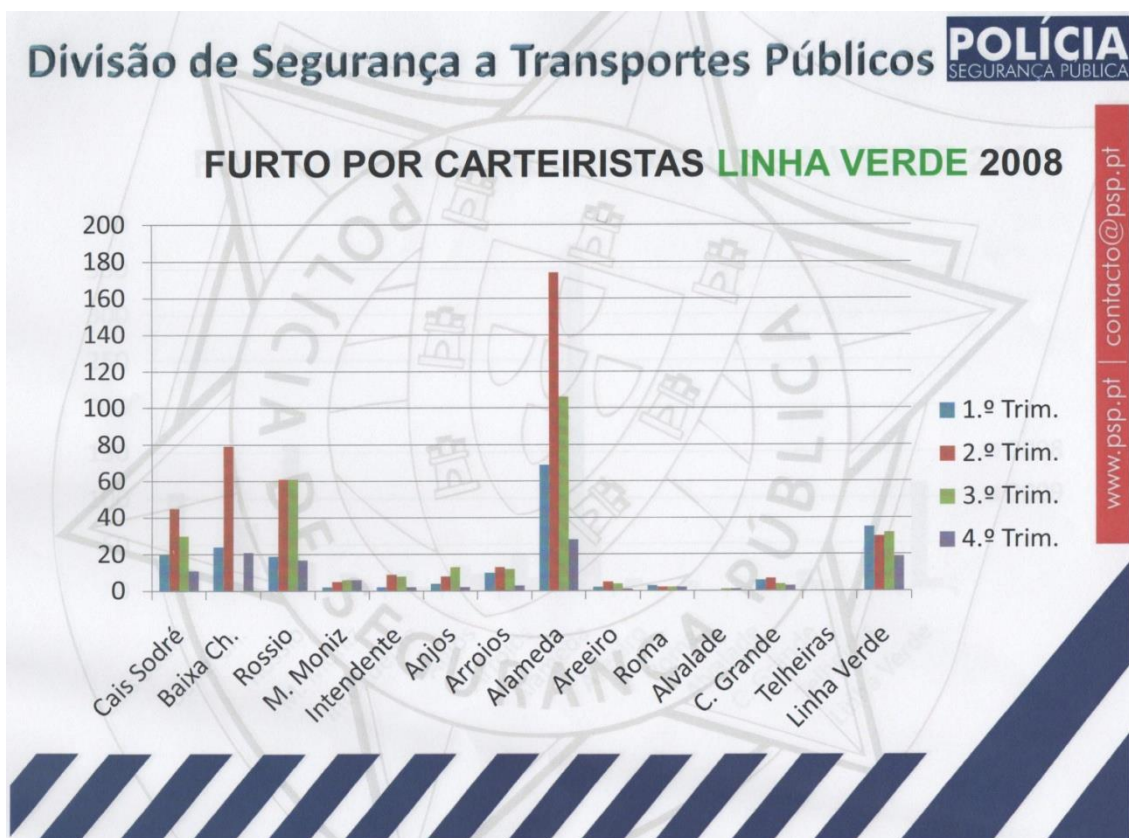
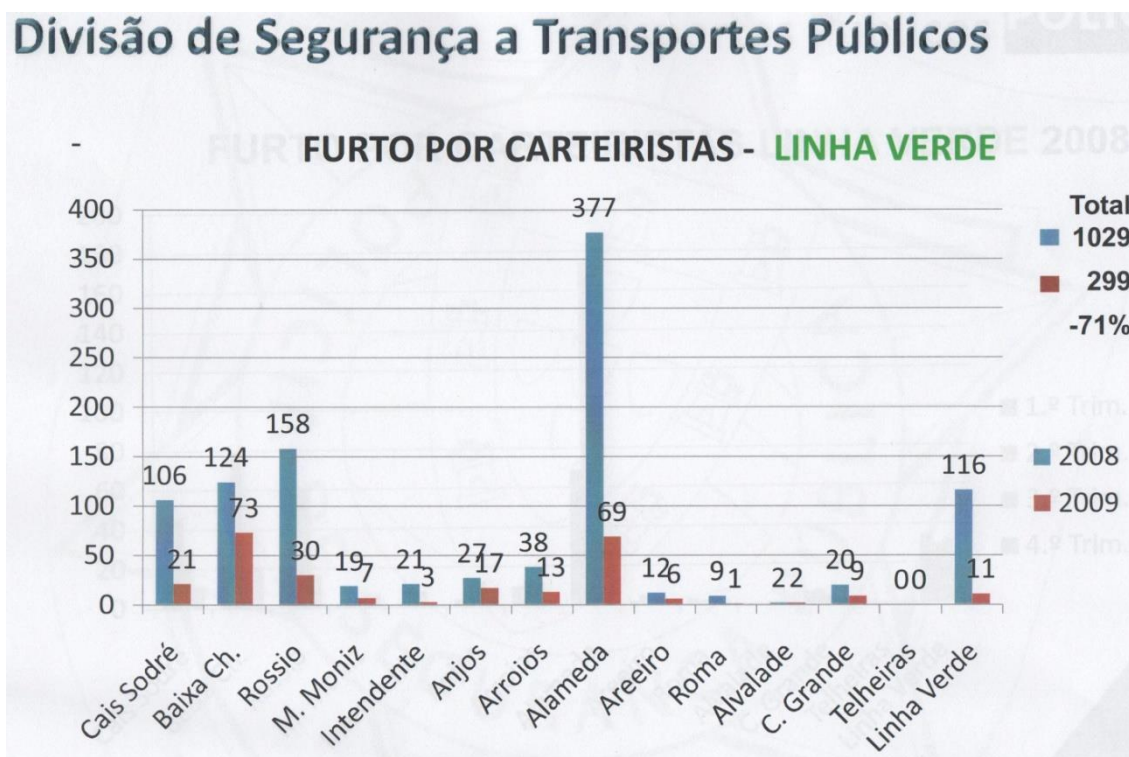
ANEXO 25 RELAÇÃO FURTOS POR CARTEIRISTA
COMETLIS/TRANSPORTES PÚBLICOS EM 2009



ANEXO 26 FURTOS POR CARTEIRISTA NA CARRIS PARTICIPADOS AO COMETLIS EM 2009



ANEXO 27 RELAÇÃO 2008/2009 FURTOS POR CARTEIRISTA REGISTRADOS
PELA DSTP - LINHA VERDE - ML



ANEXO 28 MENSAGENS NO ML

MENSAGENS NO ML

Escritas

Mensagem de alerta cíclico:

"Proteja os seus bens
Esteja atento nas
entradas e saídas"

Mensagens de presença de carteiristas na estação:

"Atenção: carteiristas
nesta estação"

Sonoras

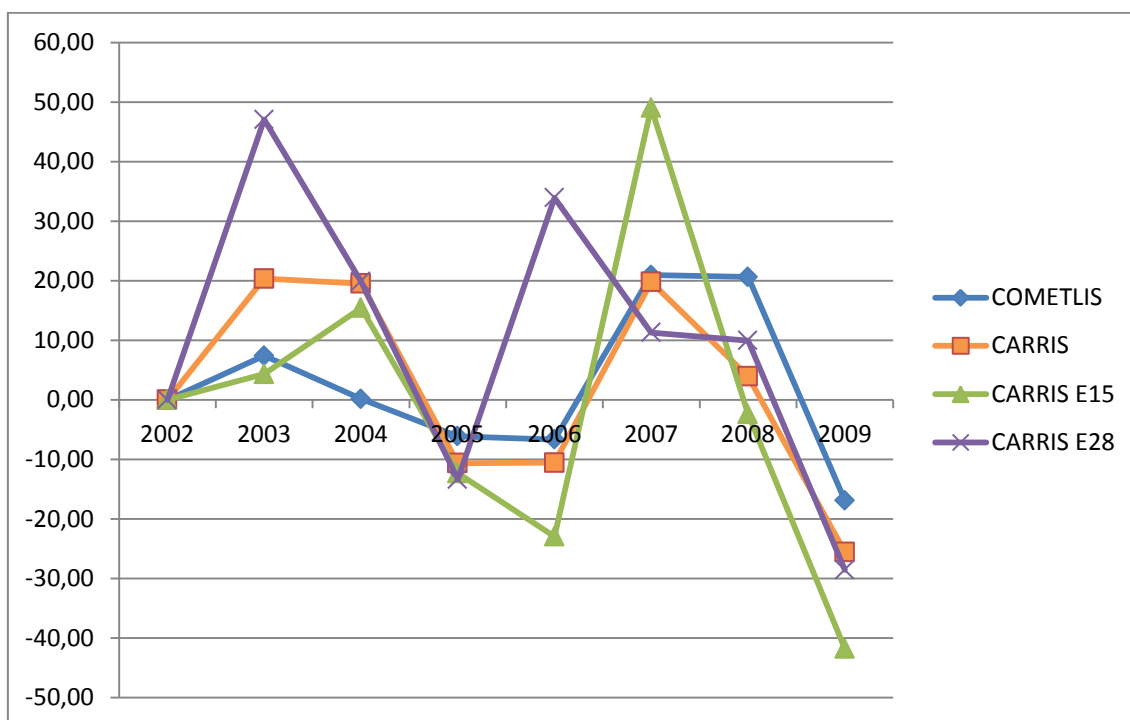
Mensagem de alerta cíclico:

"Proteja os seus bens.
Esteja especialmente atento à entrada e à saída do comboio."

Mensagens de presença de carteiristas na estação:

"Preste atenção aos carteiristas nesta estação"

ANEXO 29 EVOLUÇÃO DA RELAÇÃO DO FURTO POR CARTERISTA NO COMETLIS 2002 A 2009



Lisboa , 26 de Abril de 2010

Dennis Costa da Cruz
Aspirante a Oficial de Polícia 152256